Francisco Tarazona

yo fuí piloto de caza rojo



La literatura de acción nos da la imagen de lo que queremos ser. De ahí la atracción que ejercen escritores como Joseph Conrad y Antoine de Saint Exupéry. Pero estos escritores han hecho algo más que presentarnos hombres aventureros, que aman la acción por la acción. Sus hombres, y ahí está lo más importante, actúan porque están comprometidos.

Si Conrad nos ha dado el mar como el escenario en que los hombres anudan o desatan sus conflictos, Sain Exupéry nos ha dado el cielo, pero no aquel de los dioses, no el cielo inalcanzable de los poetas, sino uno más bajo, más cercano al hombre. Un cielo que refleja el alma misma del hombre, y que, por eso tanto puede ser hermoso como terrible.

El paisaje, decía Unamuno, es un estado de ánimo. También el cielo.

El cielo en este libro es el de un momento preciso de España.

Con recuerdos y con trozos de diario ha escrito este libro Francisco Tarazona. No es una «visión panorámica» o un alegato político, sino el testimonio parcial, comprometido, de «uno de ellos».

Con un estilo directo, preciso, que no se niega a la división poética, estas páginas recrean aquellos momentos, aquellos hombres. Con sus actos, heroicos y mínimos, cotidianos. Y sabemos de momentos escalofriantes como la muerte de Eloy, o el vuelo espectral de un bombardero con la tripulación muerta. Y está la camaradería, el amor y la alegría; todo eso, en fin, capaz de ganarle terreno aunque sólo sea un palmo, a la peste que sopla sobre la tierra: el odio y la violencia.



Francisco Tarazona

Yo fuí piloto de caza rojo

ePub r1.0
Titivillus 11.04.15

Título original: *Sangre en el cielo*
Francisco Tarazona, 1974
Retoque de cubierta: Titivillus

Editor digital: Titivillus
ePub base r1.2



A Eloy, a Yuste, a Herrera, a Claudín, a Margalef, a Frutos, a Toquero y a todos vosotros, camaradas, para que no os olviden.

Porque la Historia, sin vosotros, daría vergüenza.

Y nada habría que contar a los hombres.

NOTA DEL AUTOR PARA LA PRIMERA EDICIÓN ESPAÑOLA

En este libro, basado en mi Diario de guerra y, lógicamente, redactado en primera persona, denomino «fascistas» a quienes lucharon contra nosotros. Quiero advertir, por tanto, que el empleo de este denominativo no encierra carácter injurioso alguno, pues, por otra parte, de haber utilizado el de «nacionales» hubiera falseado mi propio Diario, privándole de lo ambiental, de lo anecdótico y de lo histórico.

¿Quién, de nosotros, en nuestro bando, llamaba «nacionales» al enemigo?: nadie. ¿Y quién, de éstos, nos llamaba a nosotros sino «rojos»?: nadie.

Pero yo acepto que, históricamente, se me llame «rojo» pues a lo «cromático» no le concedo importancia alguna… Lo único que cuenta para mí —se sea «rojo» o se sea «nacional»— es tener la conciencia tranquila y las manos muy limpias de sangre.

INTRODUCCIÓN

LO que se narra en este libro es, tan sólo, una pequeña parte del papel cumplido por la Aviación Republicana durante la guerra civil española. Es decir, la pequeña parte que jugué en aquella terrible guerra entre hermanos. Y he aquí lo que vi de cerca, lo que me consta.

¿Cómo narrar, por ejemplo, las angustias o las emociones de otros seres, de otros pilotos? ¿Angustias y emociones en una guerra?

No obstante, lector, sí puedo decir que, aún hoy, a casi treinta años de terminada la contienda, tengo fresca en mi mente las hazañas de aquellos compañeros míos que, tripulando los antiguos *Nieuport*, *Devoitine* y *Breguet XIX*, soportaron las primeras embestidas de los alemanes y de los italianos.

También podría hablarte de que, al llegar a España, de regreso de URSS, el cielo de Madrid, del Jarama y de Guadalajara, habían sido limpiados de aviones enemigos por aquéllos y por otros de mis compañeros.

Compañero mío fue Andrés García Lacalle, héroe del Jarama. Y también lo fue Serov, joven voluntario ruso que acudió a España a luchar por la defensa de sus ideales. Y lo fue Minaiev, derribado en la Casa de Campo. Más adelante oi hablar de Leocadio Mendiola, Jefe del Grupo 24 de bombarderos, y me sentí orgulloso de ser su compañero.

Y también volé al lado, arriba y abajo de mis compañeros del Grupo 26 de «*Chatos*». ¿Cómo olvidarse de Cayo Rioja, o de Haro;

de Castillo o de Zambudio…? ¿Cómo no admirar la valentía y el arrojo de mis compañeros del Grupo 30, *el Colosal*, formado por aviones «*Natachas*» que volaban a 500 metros de altitud y a 200 km/h…?

Sí, Pepe Romero, soy tu camarada.

Son los Urtubi y los Castañeda; los Morquillas y Riverola; los Cortizo, los Nieto y los Montero; los Aguirre y los Zarauza; los Pleshenkov y los Gil; los «Chan» y los Yakushin…

Lo son todos los que volaron en la gloriosa Aviación Republicana española… A ellos, mis compañeros, es a quienes dedico esta edición de *Yo fui piloto de Caza rojo*.

¡Gloria eterna para ellos!

EL
AUTOR

Año 1936

JULIO

DÍA… Entre el cargamento humano que transporte el tranvía número tres esta mañana, estoy yo. El ambiente es insoportable. El olor acre de las cestas, impregnadas de residuos de pescado ya no muy fresco, unido al del sudor de todos los pasajeros que, apretujados unos con otros, dejan escapar blasfemias ahogadas, no impide a las tranquilas pescadoras comentar a su manera lo que en el mercado y de labios de «*les sinyoretes*» han escuchado. La mayor parte de los pasajeros, al principio indiferente, pronto participa en aquellos comentario y se olvida como por encanto de los malos olores y de las incomodidades del viaje. En pocos minutos se arma a bordo del tranvía una apasionada discusión. En medio de este guirigay, una mujer con voz de trueno lo calla todo en un segundo y exclama:

—*¡Aço es una huelga loca i no dura més de quaranta uit hores!, ¡me chúe lo que vullgau!*[1]

La que ha hablado es una pescadora con unos bigotes que ya envidiarían algunos mozos.

—*Es que han mort a un «tío» gros*[2] —grita el tranviario, sin quitar la vista del frente y con un gesto de chunga.

—Sí, a Calvo Sotelo —afirma un vejete soñoliento.

Mientras el tranvía se acerca al puerto de la huertana Valencia, escucho atento lo que esta abigarrada mezcla de cerebros piensa y expresa de los acontecimientos recientemente ocurridos en Madrid. Al apearme del tranvía frente a las oficinas de la SICOP[3], donde

trabajo como delineante, puedo por fin respirar tranquilo el aire puro de la mañana. Al acercarme a la puerta de entrada noto que un grupo de empleados discute acaloradamente sobre el mismo tema: «Los falangistas y republicanos están liados a tiros en Madrid», «hay estudiantes y guardias de Asalto muertos», «el follón es de aúpa», dicen. También aquí, como en el tranvía, hablan de Calvo Sotelo. Parece ser la figura principal alrededor de la cual está girando todo el malestar general.

> Eso era lo que yo creía, pues no estaba muy versado en política y prefería la claridad del lenguaje sencillo del pueblo. De los míos. Mi vida nunca había salido del marco de la naturaleza para meterse en grises tétricos. El tiempo que tenía libre lo empleaba en estar en contacto con ella. Hacía tres años que había aprobado el Ingreso para seguir el Bachillerato. Pero mi padre prefirió ponerme a trabajar para que pudiera enfrentarme a la dura vida de los hombres. Decisión que en el transcurso de mi vida le he agradecido. Después de haber aprendido a medias varios oficios —que no eran de mi agrado—, pude colocarme como dibujante en la empresa citada, que se dedicaba a la construcción de canales, puertos y carreteras.

En vista del cariz que toman las cosas, esta noche, al llegar a casa y durante la cena, es necesario trazar planes y tomar determinaciones; es decir, los varones tendremos que definirnos. Ya no se puede ir por la calle sin ser «algo», sin ser «alguien» en este engranaje sangriento que inicia su marcha. La intención de mis padres, obviamente, es evitar que sus dos hijos, Carlos y yo, nos veamos arrastrados por la revuelta. Para tratar de lograrlo esgrimen infinidad de argumentos.

—Podemos ir a Méjico —dice mi hermana mayor, Luisa—. Es una solución. ¿Qué opinan?

Mi padre y mi madre están callados. Después de pensar por un instante en lo que mi hermana ha dicho, mi padre expone que la situación no es desesperada. Opina que los hombres debemos irnos de viaje hasta que los vientos de fronda pasen.

—Mejor nos quedamos aquí —contestamos Carlos y yo—. Esto

pasará pronto.

Teníamos los dos novia y amigos. Sentíamos dejarlo todo. Además, no queríamos huir. Los del otro lado no eran de nuestro agrado, habíamos tenido riñas callejeras con ellos. Estábamos con la República. De irnos en ese momento, el regreso, en caso de triunfar nuestra causa, sería vergonzoso.

Luisa no ceja en su empeño. Hace hincapié en el hecho de que los cuatro hermanos somos nacidos en Méjico.

—Que se vayan los chicos —dice—. Las cosas pueden empeorar.

Día… Después de dos meses de iniciado el alzamiento militar que desembocó en una de las más cruentas guerras civiles de la Historia, la comida ha empezado a escasear entre la población. Únicamente a través de los organismos militarizados se pueden conseguir tarjetas de racionamiento.

El ingreso a las fuerzas armadas se impone. Carlos lo hace como voluntario en el Cuerpo de Guardias de Asalto, y, gracias a sus aportaciones de comida, puede la familia alejar la amenaza del hambre.

OCTUBRE

DÍA… Vienen a casa mis amigos Artemio y Santacruz a decirme que en la Aviación Militar se solicitan jóvenes para pilotos.

—¿Quién os lo ha dicho? —pregunto entusiasmado.

—Parra. Él lo sabe bien —contesta Artemio—. Tiene la Gaceta Oficial.

—Vamos a verlo.

Los requisitos (según la Gaceta) son:

Tener entre dieciocho y veintiún años.

Buena salud; o sea: certificado médico que lo compruebe, y conocimientos escolares básicos.

Los exámenes físicos los harán en la Base a la que seamos destinados.

Hago a hurtadillas la solicitud de ingreso y… la contestación llega rápidamente. ¡Se me admite! Mi gozo ahoga las lágrimas de mi madre.

Hasta ahora todo ha sido calma en mi vida. De aquí en adelante empezarán los sobresaltos, las inquietudes, los temores.

Con el oficio en que se me comunica la admisión, me envían un billete de ferrocarril para viajar a Los Alcázares, Base para entrenamiento de pilotos.

Con estas razones perdía el pobre caballero el juicio, y desvelábase por entenderlas y desentrañarles el sentido, que no se lo sacara ni las entendiera el mesmo Aristóteles, si resucitara para sólo ello. No estaba muy bien con las heridas que don Belianís daba

y recebía, porque se imaginaba que, por grandes maestros que le hubiesen curado, no dejaría de tener el rostro y todo el cuerpo lleno de cicatrices y señales. Pero, con todo, alababa en su autor aquel acabar su libro con la promesa de aquella inacabable aventura, y muchas veces le vino deseo de tomar la pluma y dalle fin al pie de la letra como allí se promete; y sin duda alguna lo hiciera y aun saliera con ello, si otros mayores y continuos pensamientos no se lo estorbaran. Tuvo muchas veces competencia con el cura de su lugar (que era hombre docto, graduado en Sigüenza), sobre cuál había sido mejor caballero, Palmerín de Inglaterra o Amadís de Gaula; mas maese Nicolás, barbero del mesmo pueblo, decía que ninguno llegaba al Caballero del Febo, y que si alguno se le podía comparar, era don Galaor, hermano de Amadís de Gaula, porque tenía muy acomodada condición para todo, que no era caballero melindroso, ni tan llorón como su hermano, y que en lo de la valentía no le iba en zaga.

Aunque era un republicano de corazón no había pasado por el crisol de la lucha sindical y política. Aquellos instantes trágicos que vivía España no despertaban en mí sentimientos bélicos. Veía suceder todo a mi alrededor como uno de los muchos extremos pasionales a que el pueblo español, por temperamento, es dado a entregarse; por lo tanto, la ocasión que aquella desafortunada falta de madurez en las ideas me brindaba era tomada por mí como un peldaño para ser piloto, ya que antes, y salvo excepciones, solamente los señoritos hijos de ricos y de nobles, así como algunos militares de carrera, podían aspirar a hacerse aviadores o marinos. Por mi mente nunca había cruzado la idea de matar, y menos que, para hacerlo, tuviera que emplear una máquina tan bella como un avión. Era como ir a luchar a las Cruzadas a lomos de un pura sangre, exponiendo su vida sin que tuviera nada que ver con los fines por los que su jinete peleaba. Así pensaba entonces. Poco a poco, la maldad de los hombres me obligó a odiarles y sentí náuseas por tanta podredumbre.

NOVIEMBRE

DÍA… Esta noche el frío no se siente en la Estación del Norte, en Valencia. Un cúmulo de pasiones adormece los sentidos y no deja lugar a los sufrimientos físicos. Los ojos de las madres, enrojecidos por el llanto, miran fijamente a los hijos que se van, a nosotros. Novias, hermanos, padres, envueltos en el destino común y gigantesco, ven cómo la sangre de su sangre se les va irremediablemente. De pronto, el silbato del tren acelera los corazones. Las manos se encuentran. Los labios, resecos, apenas se despegan; sólo hablamos con monosílabos, incoherentemente. La separación es un gran desgarramiento; de la herida brotan lágrimas, no sangre.

Cuando empiezan a desaparecer de mi vista los aledaños de Valencia vuelvo a mi y siento miedo. ¡Cuánto dejo atrás!

La luz del frío amanecer entinta de rosa pálido los campos de Albacete. El tren en el que viajamos hacía Los Alcázares serpentea trabajosamente en algunas subidas acentuadas, y el maquinista obliga a la locomotora a vencer el desnivel. El sol es una mancha triste en el horizonte. Parece, como nosotros, un ser nostálgico, y tan sólo nos produce una ligera tibieza…

Al cabo de las horas, el paisaje friolento va cambiando. Las palmeras, que ya llenan el horizonte de alegre y caliente verdor, transmiten calor a nuestros cuerpos, y, al atardecer, cuando la brisa marina llena nuestros pulmones, empezamos a recobrar los bríos y el humor perdidos. Al ocultarse el sol tras los campos de la lejana

Andalucía, estamos ya en Los Alcázares. La belleza de esta Base Aérea me impresiona. Situada a unos treinta kilómetros al Noroeste de Cartagena y casi a orillas del mar Menor, sus edificios, con techos de tejas rojas y paredes blanqueadas, destacan luminosamente sobre el color verde de las palmeras morunas que los rodean. Los caminos dentro del recinto están pulcramente cuidados, y los jardines parecen brocados hechos por manos de religiosas. Los cuarteles son modernos. El clima, durante el día, es benigno, y por la noche… ¡Ah, las noches en Los Alcázares!

Día… En esta estupenda Base Aérea las amistades entrañables mitigan en parte el doloroso recuerdo de lo dejado atrás. La nueva vida, aunque dura, transcurre fácilmente. Lo incierto del mañana y el misterio incitante del vuelo nos traslada, en sueños, a mundos extraños.

Y el cansancio que la diaria instrucción suponía, a la cual no estábamos acostumbrados, no dejaba huella en nuestros cuerpos. Todo lo contrario, nos hacía sentir con más ansia cada día el deseo de volar. Pero antes teníamos que pasar los exámenes. ¡El examen físico! Era lo que más nos preocupaba. Nos habían hablado tanto de él, de los exigentes médicos que lo efectuaban, que yo lo temía.

El aeródromo hierve de entusiasmo. Centenares de jóvenes procedentes de todos los rincones de España vamos de un lado a otro dentro del recinto militar, esperando ser enviados unos a las escuelas de entrenamiento, ya pasados satisfactoriamente los exámenes, y, otros, los que componemos el mayor número, a sustentarlos. Un grupo, para mí afortunado, ya está encuadrado en Los Alcázares y volando. Los mirarnos con admiración. Son los amos, por decirlo así. Se contonean al pasar por nuestro lado, y, en voz alta, para que los oigamos, comentan las experiencias de sus vuelos. La envidia que siento es indescriptible.

Día… Por fin nos llega el turno en los exámenes. Parra, Santacruz, Artemio y yo estamos en el mismo grupo. El examen teórico es fácil, pero, en el físico, donde más exigentes se muestran, rechazan a mis tres amigos.

Cuando se despidieron de mí, de regreso a la ciudad del Turia, sentí otra vez la angustia de la soledad y también la alegría de haber reunido las condiciones necesarias para la dura prueba que tenía delante.

Día… El grupo de aspirantes se ha reducido. Muchos de los jóvenes son rechazados, como mis amigos. Crecen los rumores de que las Escuelas para pilotos de la República son escasas. El Gobierno estudia —dicen— la forma de enviar al extranjero a los cadetes de Aviación.

A fines de diciembre de 1936, esto fue ya un hecho. Era evidente que la República no tenía suficientes centros de adiestramiento para la guerra aérea. La demanda de los distintos frentes era tremenda. El Alto Mando trataba de hallar solución al problema. Al fin, Francia y Rusia asumieron a escondidas «tan gran responsabilidad».

Mientras estamos formados, un alto jefe se detiene delante de nosotros y ordena:

—El que tenga nociones de francés, que dé un paso al frente.

Estoy a punto de adelantarme cuando siento que me cogen de cada brazo los compañeros de los lados.

—¿Qué hacéis, qué pasa? —les pregunto, molesto.

—Espera; hay algo mejor —dice Herrera sin pestañear.

—Pero yo quiero volar.

—Ya volarás, ya —tercia Claudín—. No te apures.

Herrera y Claudín son dos de los muchachos con los que más he congeniado. Emilio Herrera es hijo de familia acomodada. Su cara rubicunda y sus claros ojos le dan aspecto normando. Su tranquilo temperamento y su porte elegante de conservador le hacen parecer un súbdito de la Corona inglesa. Es, en síntesis, un individuo que parece a primera vista lo que llaman a todo aquel que usa corbata y chaqueta: un «niño bien». El otro, Eduardo Claudín, es alto; excesivamente alto, pues mide cerca del metro noventa de estatura. Esto le obliga a caminar un poco encorvado. También de familia acomodada, es considerado, medio en serio y medio en broma, casi un señorito. Sus conocimientos sobre aviación son vastos. Al estallar el movimiento insurrecto cursaba en Madrid los estudios de ingeniero aeronáutico. Domina bastante el vuelo en planeador. Es

de constitución delgada, nervudo, fuerte, de carácter audaz, con una cultura poco común entre muchachos de su edad, pues apenas tiene veinte años. Es hijo de militar. Su padre ha jurado lealtad a la República. Siente la causa que defendemos con un ardor excepcional.

Ellos son los que me detuvieron por los brazos. Entre tanto, de la fila de casi doscientos alumnos, salen jóvenes con destino a Francia.

—Bueno, ¿y a dónde iremos nosotros? —pregunto resignado.

—A Rusia.

—¿Qué?

—Como lo oíste. A Rusia. ¿Qué te parece?

—A Rusia… Estáis locos de remate. ¡Venga ya! Dejadme salir de la fila que no quiero quedarme aquí para siempre.

—Cállate, que ahí viene Núñez Maza.

El comandante, que pasa por delante de nosotros, se detiene a saludar a Herrera.

—¿Cómo está tu padre?

Todo el mundo en España conoce al distinguido ingeniero aeronáutico don Emilio Herrera, investigador de la estratosfera.

—Muy bien, muchas gracias —contesta el interpelado moviendo apenas los labios.

—¿No quieres ir a Francia?

—No, señor.

—Bien… bien —murmura Núñez Maza, al tiempo que se aleja y ordena romper filas.

Mientras los tres amigos nos dirigimos hacia el comedor del cuartel, acoso a Eduardo y a Emilio con preguntas relacionadas con el misterioso viaje a Rusia. Ellos, tratando de ocultar la fuente de información, que a no dudar es paterna, se esfuerzan por eludir las respuestas. Pero de nada les sirve el ingenio, ya que en seguida les obligo a decirme lo que saben.

Es verdad: hay en perspectiva el proyecto de enviar a la URSS cadetes de Aviación. Esto, claro, es un gran secreto.


RUTA A LA URSS
DICIEMBRE DE 1936
URSS
MAR CASPIO
Rostov
Kirovabad
Feodosia
CRIMEA
MAR NEGRO
IRAN
IRAK
TURQUIA
SIRIA
CHIPRE
JORDANIA
EGIPTO
CRETA
MEDITERRANEO
LIBIA
MALTA
SICILIA
GRECIA
ALBANIA
BULGARIA
RUMANIA
YUGOSLAVIA
HUNGRIA
AUSTRIA
CHECOSLOVAQUIA
POLONIA
ALEMANIA
DINAMARCA
SUIZA
ITALIA
CORCEGA
CERDEÑA
MAR
TUNEZ
ARGELIA
MARRUECOS
Cartagena
BALEARES
FRANCIA
BELGICA
INGLATERRA
IRLANDA
ESPAÑA
PORTUGAL

Día… La vida de cuartel sigue su curso. Ahora resulta fastidiosa e insípida. Como casi todos los muchachos han partido, el aeródromo ha perdido algo de vida. Únicamente los empollones disfrutan de lo lindo. Los que esperamos aquel algo misterioso estamos impacientes.

—Calma, Tarazona, calma —me dicen una y otra vez, muy confiados, Eduardo y Emilio.

—¿Qué habéis sabido de nuevo? —les pregunto con ansiedad.

—Para fin de mes nos vamos. Nada más que… calladito, ¿eh?

—¿Para fin de mes…?

—¡Bendito sea Dios!, a la URSS… ¡Increíble!

DICIEMBRE

DÍA… Después de un corto permiso que nos concedieron para ir a visitar a la familia, regreso a Los Alcázares. Son los últimos días de 1936.

Día…

—¡A formar! —truena la potente voz del sargento Carballeira—. Y esta vez para algo bueno —dice con amplia sonrisa.

La formación se mueve con acusada nerviosidad. Esperamos la llegada de un alto jefe. Nos va a comunicar, según Carballeira, algo relacionado con la partida al extranjero.

Cuando aparece el comandante Núñez Maza, me invade un sentimiento inexplicable de gozo. Lo veo como portador de un gran presente para todos nosotros.

—Estaréis con las maletas preparadas —dice—. Esta noche, autobuses especiales os transportarán al puerto de Cartagena. El lugar de destino se os dirá más adelante. Es todo. Rompan filas.

Día… Esta mañana, a bordo de la motonave Ciudad de Cádiz, doscientos alumnos salimos de Cartagena con rumbo a la ciudad de Feodosia, en la península de Crimea, en el mar Negro.

Cada vez me alejo más de los míos.

A los quince días de haber zarpado de Cartagena tomando todas

las medidas de seguridad, y después de soportar en el mar Negro una terrible tormenta que duró dos días, desembarcamos en Feodosia.

El aspecto de la ciudad oprime el corazón. El mal tiempo le pone un marco de tristeza y frialdad. La temperatura está por debajo de cero; medio metro de nieve nos espera al desembarcar, y sigue nevando. Viniendo de España, el contraste es acusadísimo.

De paso para el Cáucaso, en la ciudad de Rostov, tenemos el privilegio de oír cantar a los cosacos del Don. Viajamos durante día y medio en ferrocarril, a través de estepas nevadas. Cerca de Tiflis se detiene el tren para que cambiemos nuestras ropas. Entramos en un vagón que aguarda en doble vía y salimos de él vestidos de soldados rojos. Parecería, a quien lo viese desde fuera, un acto de transformismo. Proseguimos nuestro helado viaje. El Cáucaso, majestuoso, desfila lentamente a nuestra derecha. El color verde ha desaparecido del paisaje hace mucho. Al fin llegamos a nuestro lugar de destino. A la ciudad de Kirov o Kirovabad, en la República Socialista de Azerbaiyán. En esta población situada en la vertiente Sur del Cáucaso, entre los mares Negro y Caspio, tendremos el cuartel general.

Año 1937

JULIO

NO se puede narrar en unas cuantas líneas la diversidad de experiencias que tuve durante los seis meses y medio que estuvimos en aquel maravilloso y extraño país. Algo supimos del pueblo de la Unión Soviética. Mas el testimonio de este libro se refiere a los hombres de España. Las impresiones recibidas fueron extraordinarias; técnicas y humanas. El objetivo del Gobierno de la República, de hacer allí pilotos de guerra, se alcanzó con holgura.

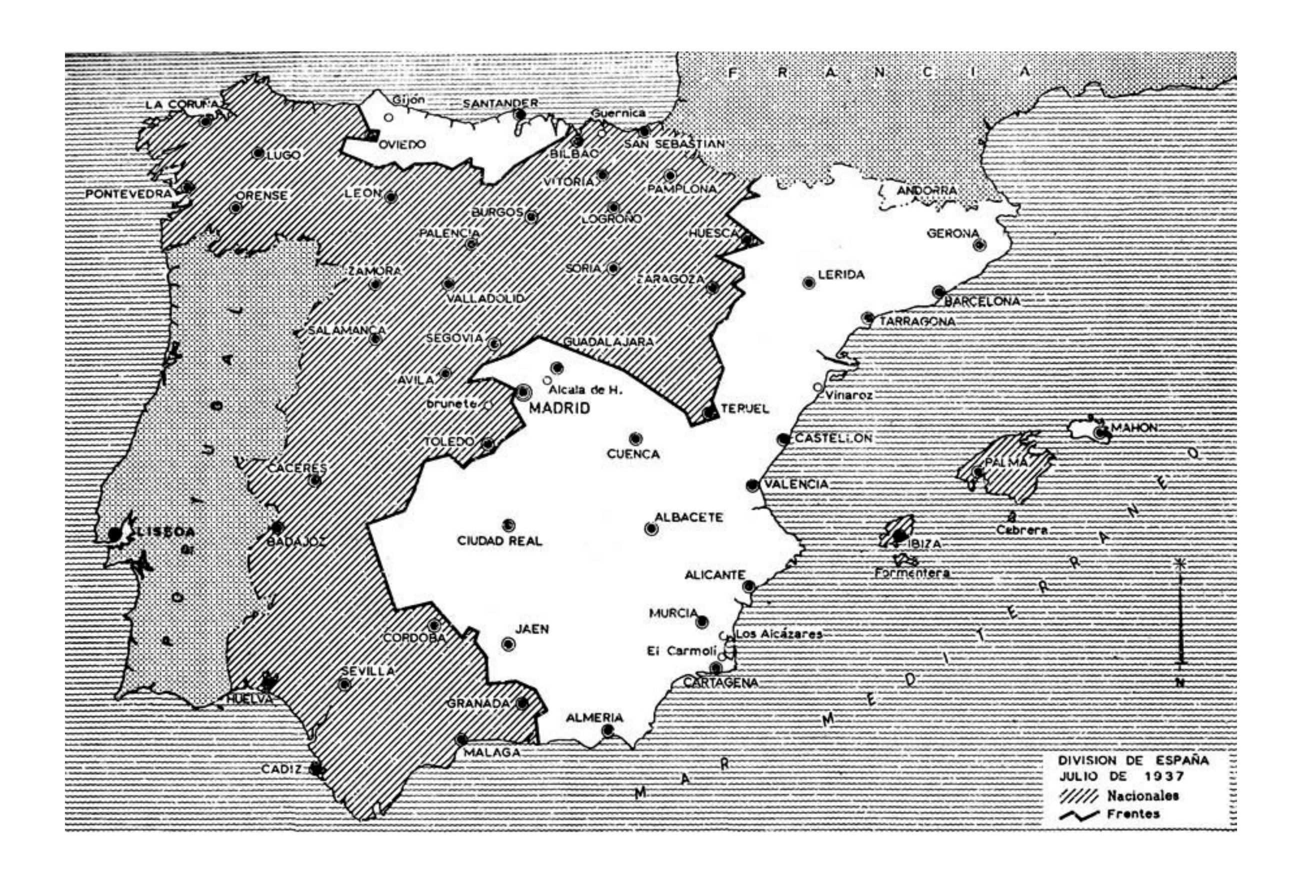
El regreso a España lo hicimos plácidamente por el mar Báltico. Desembarcamos en El Havre y, después de atravesar Francia, entramos en España por Cataluña.

Día… De nuevo el hogar. La familia añorada…, la novia…, los amigos: Algunos regalos traídos de allende los mares se confunden con los abrazos, y las lágrimas humedecen los obsequios. Cuando los sentimientos se serenan, queremos saber del frente, ¡de los frentes! Aquello que la pescadora había pronosticado como una huelga de cuarenta y ocho horas ha entrado en el undécimo mes de una sangrienta guerra.

Bilbao había caído en poder de Franco. Brunete iba a ser la prueba de fuego del joven Ejército de la República; en el Sur sólo se registraban escaramuzas. Lo demás estaba tranquilo, valga la frase. Esta era la situación de los frentes

de guerra en España a mediados del mes de julio de 1937.

¡Madrid! ¡El Jarama! ¡Guadalajara! ¡El Norte!


F R A N C I A
LA CORUÑA
LUGO
PONTEVEDRA
ORENSE
Gijón
OVIEDO
SANTANDER
Guernica
BILBAO
SAN SEBASTIAN
VITORIA
PAMPLONA
LEON
BURGOS
LOGROÑO
PALENCIA
HUESCA
ANDORRA
GERONA
LERIDA
BARCELONA
TARRAGONA
ZAMORA
VALLADOLID
SORIA
ZARAGOZA
SALAMANCA
SEGOVIA
GUADALAJARA
AVILA
Alcala de H.
MADRID
brunete
TERUEL
Vinaroz
TOLEDO
CUENCA
CASTELLON
MAHON
PALMA
CACERES
VALENCIA
LISBOA
BADAJOZ
CIUDAD REAL
ALBACETE
Cabrera
IBIZA
Formentera
ALICANTE
MURCIA
Los Alcázares
JAEN
CORDOBA
El Carmolí
SEVILLA
CARTAGENA
HUELVA
GRANADA
ALMERIA
MALAGA
CADIZ
M A R
M E D I T E R R A N E O
N
DIVISION DE ESPAÑA
JULIO DE 1937
Nacionales
Frentes

Día… Aquel temor que me acosaba apoderándose de mi cerebro ante la incertidumbre de mis reacciones en el aire, desaparece. Mi cuerpo se identifica con el vacío, y los bruscos extraños del caza en el espacio me enseñan a sentir y a respetar las fuerzas centrífuga y de gravedad. Al volar con mis alas mecánicas, nace en mí la confianza y el amor por los espacios abiertos, Otra prueba dura me espera: el bautismo de fuego. ¿Qué sensaciones experimentaré? ¿Resistiré el estallido de las granadas antiaéreas? ¿Podrá mi sistema nervioso soportar los bombardeos aéreos durante los despegues y los aterrizajes? ¿Y los combates en el aire? ¡Cómo me preocupa este misterio! ¡Cuántos pilotos se han desplomado moralmente al ver los cazas enemigos! ¡Y otros regresan del frente por temor a entrar a la zona batida por los antiaéreos! Algunos de ellos confiesan sus temores —dan lástima— y se les asignan trabajos en la retaguardia. Los otros, los que no tienen valor para confesar el miedo que sienten por no poder vencer la vergüenza que hacerlo representa, sufren las consecuencias de su error en el mismo frente. Estos camaradas son fácil presa de la caza enemiga, ya que buscan en la huida la salvación, y ahí es donde encuentran la muerte. ¿Cómo reaccionaré yo? No lo sé. No obstante, algo hay que me hace concebir ciertas esperanzas. Este sentimiento es el hecho de que, sin menospreciarlas, las figuras aéreas contra las cuales, tarde o temprano, tendré que enfrentarme no me quitan el sueño. ¡Ya es algo! Un día le cuento a Claudín mis inquietudes y éste me contesta muy ufano:

—Pero si ya has combatido, Tara. ¿Qué es lo que te preocupa?

—¡Aquéllos eran combates simulados, sin acoso enemigo, ni antiaéreos y con tranquilidad durante los despegues y los aterrizajes! —respondo, molesto.

—La diferencia es que ahora sí podrás derribar al tipo que se te ponga enfrente, y en cuanto a la antiaérea y los bombardeos enemigos, no creo que sus efectos desmoralizadores sean más certeros, por decirlo así, que sufrir en las trincheras durante horas el cañoneo criminal de un grupo de morteros, con el agua y el barro hasta las rodillas y con un frío que no deja actuar a tus músculos ni a tu cerebro.

—Amigo Paco, en esas condiciones eres un prisionero de tus propias fuerzas. No creo que esta situación la provoquen los

bombarderos a que te refieres ni la antiaérea —tercia Eloy Gonzalo, que escucha cerca de nosotros.

—Tú, como ya has «pegado» tiros en Madrid; en las barricadas, bien puedes hablar. ¡Ah!, y además te han herido. ¡Casi nada! ¿Pero yo, que ni he tirado piedras a los pájaros? —atajó el madrileño.

—¡Bah!, pronto te acostumbrarás —dice Claudín, convencido.

—Oye, yo no sabía que tú también habías pasado por eso de «pegar» tiros —le contesto medio en broma.

—¡Chico! No es que haya pasado por eso de «pegar» tiros, como dices, pero sí creo que es cuestión de costumbre; a fuerza, si quieres, pero costumbre al fin. En otras palabras; si tú no les das a ellos, lo más probable será que ellos te den a ti. Como verás, la cosa no tiene vuelta de hoja.

—Y tú, ¿qué piensas, Emilio? —pregunto a Herrera.

—Que tienes razón. O matas o te matan —contesta sin inmutarse.

Eloy, que sin gran entusiasmo había intervenido en la discusión, dice, de pronto:

—Mira, Paco; lo que pasa es que tú no sabes cómo las gastan los «fachas». En cuanto te des cuenta de qué clase de tipos son, estoy seguro de que todos esos temores o escrúpulos que ahora sientes desaparecerán como por encanto. Si no, al tiempo…

—No son escrúpulos, Eloy: es que realmente no sé si serviré para combatir en el aire. Eso es lo que estoy tratando de decir. Posiblemente los dos tengáis razón, pero eso no basta para que yo no me sienta un pelillo preocupado por el futuro. Es más; de combates aéreos contra el enemigo, vosotros tampoco me podéis contar nada, por lo que, en este aspecto, todos estamos en la inopia.

Un mutismo general cierra la discusión.

Estas conversaciones eran la salsa de la comida en la Torre del Negro. Así llamábamos a una mansión mora que era nuestro campamento en El Carmolí, campo de reentrenamiento y escuela para pilotos de caza, situado apenas a un par de kilómetros al Sur de Los Alcázares, a orillas del Mar Menor, una preciosa laguna litoral alimentada por el Mediterráneo. Habitaciones espaciosas, patios amplios y soleados con ornamentaciones mudéjares, abundaban en aquel gran macizo de piedra coronado por una torre de reminiscencias giraldinas. Este bello paraje moruno distaba de El

Carmolí apenas seis kilómetros. Sus grandes habitaciones se habían acondicionado para dar clases de Aerodinámica, Navegación y Táctica Aérea. Era allí donde, parte del primer grupo de pilotos recién llegados de la URSS, íbamos a realizar una serie de vuelos antes de salir para los frentes.

Día… Vuelos de patrulla, en formación de escuadrilla, ametrallamientos sobre blancos fijos y sobre «conos»[4] remolcados por avión, y combates simulados son las fases del reentrenamiento, el cual tendrá que efectuarse con la mayor rapidez posible por la necesidad de pilotos en los frentes. Los instructores de vuelo son veteranos de las batallas aéreas de Madrid, del Jarama y de Guadalajara. Cuando el trabajo de dar instrucción se lo permite, conversan con nosotros de los combates que han tenido y de sus experiencias. También de sus emociones y de sus miedos. Nosotros los abrumarnos con preguntas sobre el valor intrínseco de los pilotos enemigos. De esta manera nos familiarizamos con el combate contra los *Fiat, Heinkel, Romeo, Junkers, Savoia*, etc.

Después de terminar el trabajo en el aire, nos dirigimos a las clases de teoría, al finalizar las cuales tenemos permiso para ir a San Javier, pueblecito situado un poco al Norte de Los Alcázares. Hay cine y mujeres bonitas. El puerto está acondicionado como base para hidroaviones. Las discusiones comenzadas a la hora de la comida continúan a veces durante el trayecto del autobús a San Javier, para seguirlas luego a la hora de la cena, durante las cuales es Eloy Gonzalo el más convencido de todos nosotros. Madrileño, de mediana estatura y complexión fuerte, con el rostro aún infantil pero ya con dolor en el alma a su poca edad, tiene un carácter extraordinario. Hijo de un linotipista y de una costurera, el panorama de su vida estuvo reducido desde su infancia a cuatro paredes. Desde los catorce años pertenece a las JJ.SS.UU.[5] Su padre, que desde los primeros días del movimiento se había lanzado a luchar, encontró la muerte en el Puente de Toledo. Su madre, desde entonces, vivió días de angustia al saber que Eloy quería vengar la muerte de su padre yéndose a las barricadas. Eloy marchó a la Ciudad Universitaria, donde combatió hasta resultar herido. Ahora, en Aviación, quiere continuar la lucha, vengar a su padre.

Además —dice—, peleará para defender algo que tratan de arrebatarle. La muerte parece no importarle lo más mínimo. Yo he intimado con él desde un principio, al descubrir sus cualidades y ver que se adaptan a mi modo de ser.

En contraste con Eloy, Toquero es un tipo prudente y reservado, alto, atlético y bien parecido. Suele calcular cuidadosamente todos los riesgos. Este hombrón madrileño es inseparable de Luis de Frutos, prototipo de introvertido, decidido, y que, como Eloy, mide pocas veces el peligro.

Día… En la noche, la cena en la Torre del Negro transcurre en silencio. Ninguno de los que nos encontramos en las mesas acertamos a decir algo. Los dos accidentes mortales que hemos presenciado nos tienen mudos. Aún están en mi mente los rostros de aquellos infelices al ser sacados del agua. Sus pobres cuerpos estaban deshechos.

Plaza y Medina se metieron en «punzón» hasta el mar a una velocidad endemoniada. El espejismo de la superficie ha cobrado nuevas víctimas.

Es nuestra primera visión sangrienta, la primera depresión nerviosa, la primera sensación de malestar en el estómago, el primer dolor.

Después del toque de retreta, y ya en nuestros aposentos, cambiarnos las primeras palabras. Es necesario aliviar la tensión. Pero ¿de qué otra cosa podemos hablar?

—¡Pobres chicos! —exclama Eloy—. Ni siquiera tuvieron tiempo de entrar en combate, de morir peleando…

—Sí —afirmo—; hubiera sido más consolador.

Toquero, algo nervioso, comienza a decir:

—Parece como si se tuviera que pagar un tributo de sangre por anticipado…

—¡Callaos ya! —interrumpe Frutos—. Dejadlos que descansen en paz.

—Eso es —acierta a decir Eloy—, que descansen en paz. Y que su recuerdo nos sirva para el futuro.

—Eso está bien —asiente Toquero—; lo sucedido debe enseñarnos que todas las precauciones son pocas cuando se trata de

salvar la pelleja. No os olvidéis de que, además de los riesgos naturales del vuelo en sí, pronto tendremos que enfrentarnos con otros muchos mayores… En otras palabras: ¡el frente! Sí, claro… hay que pelear y tal, para eso estamos, pero bueno será que empecemos por aprender a nadar y a guardar la ropa…

—Creo que no has interpretado bien a Eloy —digo, mirando a éste de reojo.

—¡Claro que no! —replica éste en tono de enfado—. Antes de calcular los riesgos hay que pensar en la causa, que está primero, por encima de todo lo demás. A ella nos debemos en cuerpo y alma. Y si en esta tarea que me he propuesto llevar a cabo pierdo la vida, bueno será que sepáis que pienso hacerlo poniendo todo mi esfuerzo en lograr la liberación de España.

—¿Morir?… —ataja Toquero—. ¡Pamplinas! Con morir no se arregla nada. Hay que ser prácticos. Si hemos de servir para algo, será estando vivos. No vamos a darle gusto a esa cábila de «fachas» que quisieran vernos a todos bien muertos. ¡La causa! Sí… Ya sé que hay que defenderla, Eloy. Tú sabes bien cómo lo he hecho en Madrid en la Universitaria, en compañía de Luis. Pero hay que mantenerse vivos. Eloy. ¡Vivos! Tenemos que hacer todo lo posible para lograrlo sin llegar, claro, a extremos vergonzosos.

Luis de Frutos está acostado ya.

La de Eloy y la de Toquero, son dos maneras muy distintas de sentir y de pensar, y yo, aunque coincido en el ideal, pienso que, llegado el momento, se encontrarán más garantías en Eloy.

—Ya veis —digo finalmente—. La muerte de dos compañeros nos ha hecho pensar en serio; algo se ha conseguido, al menos, pero… antes de que caigamos en más honduras filosóficas será bueno que nos vayamos a dormir, ya que no tardarán en tocar silencio.

—¡Vaya! —tercia Frutos medio adormilado—. Eso está bien; lo demás, ¡basura!

Todos reímos, disipada un poco la amargura del día, recobrándonos como sólo la juventud puede hacerlo. Al toque de silencio nos arrebujamos bajo las frescas sábanas, y pronto comienza a rodar en mi mente la trágica película del día.

Al final, dos avionetas dejan caer claveles rojos sobre los féretros de aquellos compañeros.

Día… Una vez que terminamos el reentrenamiento, se nos informa que saldremos hacia el frente de combate.

Día… Amanecer. Doce monoplanos *I-16* despegan del campo de El Carmolí. Una vez formados en cuña, el jefe de la escuadrilla pone proa al Norte y le seguimos. Vamos a Manises (Valencia) y de ahí…

Muchos amigos se quedaron en la Torre del Negro. Entre ellos Claudín y Herrera. Hemos llegado a entendernos a fondo. Son grandes tipos. A Eduardo Claudín, cuyo destino fue el frente de Madrid, lo volvería a ver. Emilio Herrera fue enviado a las cercanías de Zaragoza, donde —de esto me enteré estando en el Norte—, fue derribado y perdió la vida durante un combate aéreo contra unos *Fiat*.

Bordeando la costa, llegamos a Valencia por La Albufera. Cuando desde lejos distingo la silueta del Miguelete emergiendo del mar de bruma, siento alegría. Toda una época feliz desfila rápidamente por mi mente. En Valencia pasé muchos de los años más felices de mi vida. Después del aterrizaje para cargar gasolina, salimos hacia Madrid. No hubo permiso para nadie. ¡Tan cerca de los míos y no poderles ver! Esto es tener mala sombra. Apenas pude hablar por teléfono unas palabras con mí hermana Luisa. «¡Cuídate!», me ha dicho.

Al cabo de una hora de vuelo empezamos a distinguir la meseta castellana, y, a poco, llegamos a Alcalá de Henares después de haber dejado atrás el río Tajo. En este bello paraje castellano, donde recibiera el bautismo el creador del Quijote, aterrizamos. Como la mayoría de los pilotos que forman parte de la escuadrilla son madrileños, hay gran jolgorio entre ellos al enterarse de que disfrutamos de tres días de permiso hasta que lleguen a Alcalá otras dos escuadrilla, de *I-16*. Es una oportunidad que no dudo aprovecharán.

No obstante estar tan cerca de Madrid, Eloy no quiere separarse de mí.

—Vamos a tu casa —le digo, al notarlo triste.

—¿Para qué? Mi madre está en Valencia —contesta—. Además de aquí tengo malos recuerdos. No quiero ir para nada.

—Está bien, nos quedaremos aquí —le digo.

Día… Al tercero de haber llegado al campo de Alcalá nos reúnen a los pilotos de *I-16*. Somos treinta contando a lo, de las dos escuadrillas que llegaron ayer. Un revuelo de voces nos indica que alguien a quien esperábamos se dirige a nosotros. Varios oficiales se acercan al grupo; un coronel se adelanta a los demás, y después de saludar, con voz serena, dice:

—La situación en el frente Norte de España es delicada debido a la falta de material de guerra. Vosotros sabéis que la Escuadra fascista bloquea el Cantábrico impidiendo la llegada de barcos a Gijón y a Santander. Aun suponiendo que algún barco llegue allá, la cantidad de material que transporte será insuficiente. Referente a los aviones, hay dos maneras de enviarlos. Una es tocando Francia, y la otra es volando sobre territorio dominado por el enemigo. La primera solución ha sido desechada, ya que las autoridades francesas se incautan de los aviones e internan a los pilotos. La segunda resulta peligrosa, pues los aviones que consiguen evadir a los cazas y antiaéreos enemigos durante la travesía, llegan al campo de destino con poca gasolina, exponiéndose a ametrallamientos y bombardeos durante el aterrizaje. Por lo tanto, amigos, os diré que en el Norte hacen falta pilotos, pero únicamente irán aquéllos de vosotros que lo deseen, como voluntarios. Eso es lo que tenía que deciros. Ahora bien; a quienes sean, les deseo suerte.

La sorpresa dura unos instantes, al cabo de los cuales Toquero, Eloy, Frutos, Saladrigas, Prada y yo nos ponemos en la línea de voluntarios.

—Tú, ¿por qué te adelantas para ir al Norte? —le digo sorprendido a Toquero.

—Eso ya lo sabrás cuando lo conozcas más —ataja Luis de Frutos.

—Por lo pronto me ha causado una agradable sorpresa —dice Eloy con la alegría reflejada en su aniñado rostro—. Creí que nos

dejarías en la primera oportunidad y… francamente, estoy encantado de haberme equivocado.

—Toquero es gritón y se refunfuña demasiado, pero ya lo conoceréis y veréis qué clase de elemento es. Oro puro —remata Frutos.

Cogidos de los hombros nos hemos alejado del grueso del grupo; una vez solos, comenzamos a desfogar la gran alegría que nos embarga. Nos sentimos como si hubiéramos realizado una gran proeza. ¡Voluntarios! ¡Qué sabernos nosotros lo que es eso! Como si se tratara de ir a jugar un partido de fútbol o algo por el estilo. Sea lo que fuere, yo me siento un héroe. Sí, un héroe sin haber ni siquiera empuñado aún una escopeta para matar lagartijas, pero me siento con el tamaño de un gran personaje. Soy un voluntario para pelear en el frente del Norte. ¡El temible Norte!

AGOSTO

DÍA… Nos han despertado cuando aún es de noche.

Adormilados en un rincón del coche que nos conduce a Alcalá, Eloy y Toquero hablan de unas «curritas» que conocieron anoche en las cercanías de Vallecas, un pueblito situado cerca de Madrid. Al detenerse el auto y bajar de él, quedo extasiado ante el paisaje. Las cumbres de la sierra del Guadarrama, al amanecer, empiezan a teñirse de rosa pálido. La atmósfera, tan limpia, da la impresión de vacío. Una ligera capa de hielo cubre algunos charcos cercanos a los aviones. Estamos en el campo de Alcalá de Henares, cerca de Madrid.

Sí… sí… Ya lo sabía, pero, y ¿ese «*Katiuska*»?

¡Ah!, es un bimotor que nos va a guiar a Santander.

Pronto, todos los pilotos nos sentamos en nuestros aviones, en nuestros *I-16*, en nuestros «*Moscas*». Sólo aguardamos la señal de despegue. De repente viene a mi mente una avalancha de recuerdos… Valencia…

Como un bofetón llega a mi cerebro la voz de «¡Contacto!».

El mecánico me hace señas de que el «*Katiuska*» empieza ya a rodar.

> ¡El temido Norte! Por su carencia de material y aislamiento parecía una presa fácil para el pujante enemigo. Pero algún «milagro» tenía que suceder en nuestra zona. ¡De

eso estábamos seguros! Un gran milagro que permitiera que los cazas, casi inexistentes, llegaran a aquella remota parte de la España leal. Sea como fuere, allí estábamos, disponiéndonos a dar el salto por encima del territorio ocupado por el enemigo, para posarnos en La Albericia (Santander), aeródromo de destino. El precio podría ser elevado. Nos batirían durante el trayecto, y lo peor sería a la llegada, sin gasolina para poder defendernos. Mas nada de eso parecía importarnos lo más mínimo. Si nos hubiera importado a aquel grupo de jóvenes de dieciocho a veintiún años, los pilotos de caza no existirían. ¡Una aventura nada más! Aquel pequeño salto, y luego… ¡lo bueno! Entonces vendría lo verdaderamente emocionante. Entonces se vería la cacareada valentía de algunos o saldría a relucir el oculto miedo de otros.

Los potentes motores empiezan a ronronear lentamente, calentados para el despegue. Poco a poco, el furor de nueve mil caballos de fuerza se desata por todos los ámbitos de la campiña castellana, aumentado por la puesta en marcha del bello bimotor que nos guiará. Despegamos. Después nos vamos acercando sedosamente al bimotor, que enfila hacia Madrid. Antes de dirigirnos hacia el Norte, rumbo a Santander, describimos un gran circulo que nos permite hacer altura antes de «meternos» en terreno enemigo. La formación de vuelo queda cerrada. Bella mañana. Una vez que traspasamos los 4000 metros, la vista es verdaderamente hermosa. El azul infinito no delata la guerra que hay abajo, donde los hombres se destruyen sin piedad.

Después de un rápido ascenso, nos nivelamos a 7000 metros. A esa altitud, un frío de
30°
bajo cero empieza a congelar el pensamiento y la sangre. El frío e inmovilidad, unidos a la inquietud del que se enfrenta por vez primera a lo desconocido, me hacen temblar.

Transcurridos treinta minutos del despegue, la tranquilidad del vuelo de la pequeña formación cesa. Unas explosiones ocurridas

delante nos ponen a la expectativa. El suave deslizamiento por la atmósfera se transforma en una carrera a toda velocidad sobre una superficie empedrada. Los AA[6] enemigos han removido, al hacer explosión, la quietud de aquella altura, y, con la expansión de las ondas, los zarandeos son terribles. Pero no pasa nada.

Mis nervios están tranquilos, dentro de lo que cabe.

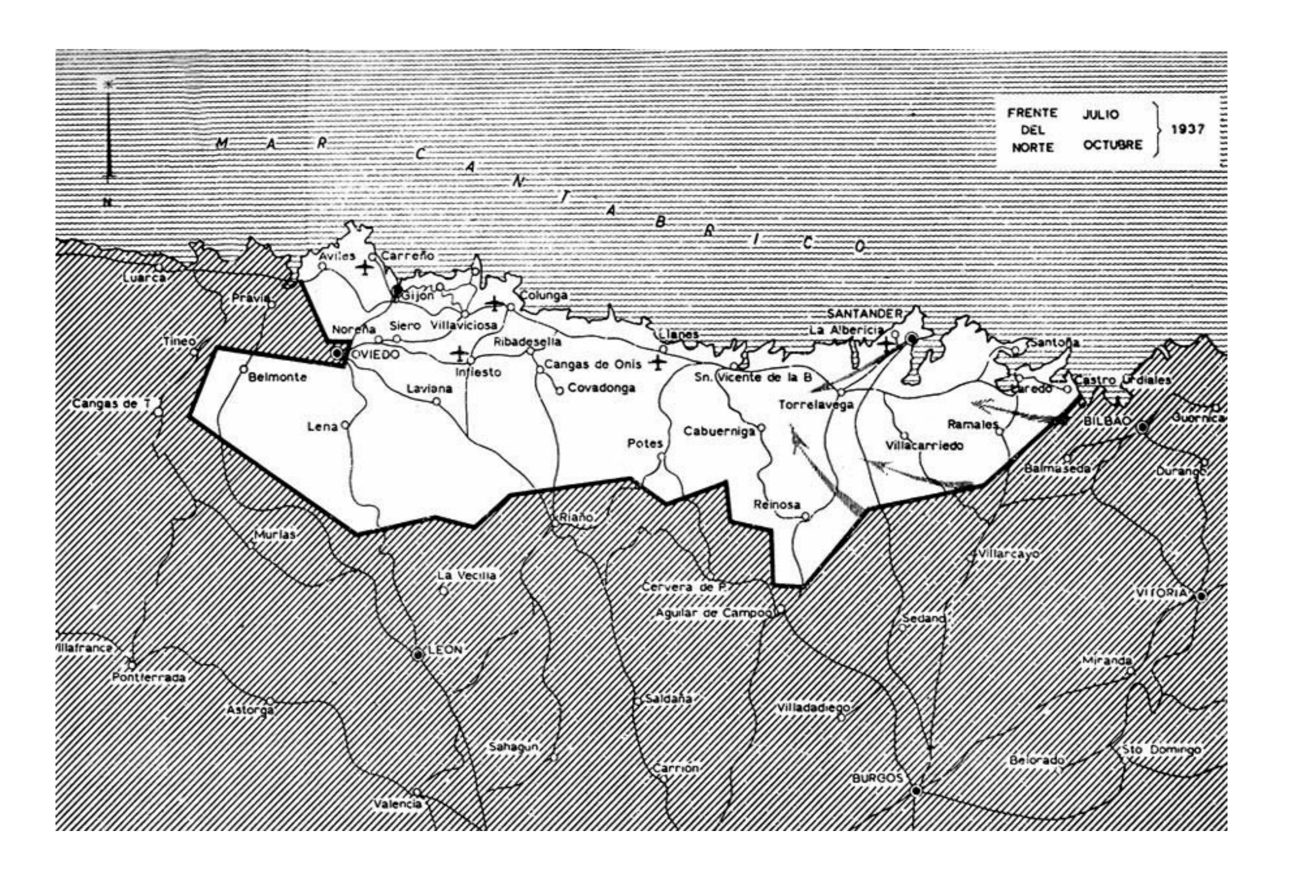
Sobre Burgos, empezamos a descender. La costa Norte de España comienza a delinearse ante nosotros cuando el desagradable temor de un encuentro con la caza enemiga aumenta dentro de nuestra mente, a medida que nos acercamos a la meta. Estamos sobre el mar Cantábrico. Hace apenas una hora y diez minutos que hemos despegado de Alcalá. Por debajo de los 3000 metros se empieza a disfrutar de un calorcillo agradable. Los rojos tejados de Santander, rodeados por la verde campiña, resaltan, rematado todo por el azul inquieto del mar norteño y por la bruma incolora al fondo. Las calles del puerto aparecen a ramalazos ante nuestra atareada vista. No debemos perder el contacto con Pligunov[7], jefe de la escuadrilla.

De improviso, desfila bajo nuestra mirada una superficie llena de agujeros. Unos hombres, corriendo, despejan de herramientas el campo de La Albericia. Restos humeantes de camiones-tanque de gasolina y esqueletos de aviones en posiciones grotescas son la señal de que ha sido bombardeado. Los embudos hechos por las bombas, con sus radios negros por la ardiente metralla, confirman nuestros temores. Pligunov, con el tren de aterrizaje abajo, enfila su caza hacia una línea más o menos recta que delimita en su mente entre los cráteres de las bombas. Con gran habilidad posa el caza en tierra no sin antes haber tenido que sortear un gran agujero al final del recorrido. ¡Bueno!, eso estaba bien para Pligunov pero… ¿y nosotros, simples bisoños hechos únicamente al aterrizaje en la retaguardia y en campos grandes? Los *I-16* que tripulamos aterrizan a 160 km. por hora, y hacerlo en aquel callejón lo juzgo francamente imposible.

Con una bandera en la diestra, Pligunov ordena el aterrizaje, y, no obstante la tensión nerviosa de los pilotos, todo sale bien. Puede decirse que ha sido una operación segura, dados los elementos contrarios que en ella intervinieron. Así nos lo hace saber, una vez

en tierra, el jefe de escuadrilla.

El enemigo ha bombardeado Santander varias veces este día, y, en una de tantas incursiones, ha llegado hasta el campo, bombardeándolo. Seguramente les había llegado ya el soplo de nuestro arribo. Mi vista recorre en toda su extensión aquel campo y las sierras de los alrededores, Algunos aviones arden, mientras los soldados tratan infructuosamente de sofocar el fuego.


FRENTE DEL NORTE
JULIO
OCTUBRE
1937
M A R C A N T A B R I C O
N
Luarca
Pravia
Tineo
Cangas de T.
Aviles
Carreño
Gijon
Colunga
Noreña
Siero
Villaviciosa
OVIEDO
Belmonte
Ribadesella
Infiesto
Cangas de Onis
Covadonga
Laviana
Lena
Llanes
SANTANDER
La Albericia
Santoña
Sn. Vicente de la B
Torrelavega
Cabuerniga
Potes
Reinosa
Villacarriedo
Ramales
Laredo
Castro Urdiales
BILBAO
Guernica
Durango
Balmaseda
Murias
Riaño
La Vecilla
Villarcayo
Cervera de P.
Aguilar de Campoo
Sedano
VITORIA
Villafranca
Ponferrada
LEON
Astorga
Saldaña
Villadiego
Miranda
Sahagun
Carrion
Belorado
Sto. Domingo
BURGOS
Valencia

Día… Los acontecimientos se suceden con mayor velocidad de lo que se podría suponer. No hay tiempo para aclimatarse. Se nos reúne inmediatamente para hablamos de la situación en el frente. Castro Urdiales, por el Este, y el río Trubia, por el Oeste, al Norte el Cantábrico y al Sur una línea sinuosa cuyo extremo más meridional llega a Aguilar de Campoo y Valderredible, son los límites de la zona de batalla. La anchura de esa franja de terreno fluctúa entre los 30 y los 50 kilómetros. Tendremos que defender 280 km. de línea «pasiva» más 180 de costa, aparte los 50 de frente activo.

La artillería y fuerzas motorizadas del enemigo aplastan poco a poco la tenaz resistencia de 70 000 hombres que defienden aquella franja de territorio republicano. Las tropas enemigas avanzan hacia Santander apoyadas por una fuerza aérea abrumadora. Su Aviación cuenta, para el frente del Norte, con más de 250 aviones, entre cazas y bombarderos.

En conjunto, los fascistas reunían en el aire más de cien aviones de caza, cien de bombardeo y treinta de asalto, desplegados entre las agrupaciones Nacional (españoles), Legionaria (italianos) y Cóndor (alemanes)[8]

¿Y qué tenemos nosotros?

—¡Poco! —dice Martín Luna, jefe de la Sexta Región Aérea—. Cincuenta aviones. De los cuales quince o veinte son unas reliquias. El «Circo Krone».

—¿Y eso, qué es?

—Una variedad de aeroplanos antiguos, de diversas marcas. Los utilizamos como bombarderos. Hay de todo. *Bristol* ingleses, *Kolhoven* y *Letov* checoslovacos, *Breguet*, *Potez* y *Nieuport* franceses. Velocidad máxima, ciento sesenta por hora. En números redondos, somos uno contra seis.

> Juan Antonio Ansaldo, piloto monárquico —en aquel entonces al servicio de Franco—, en su libro «¿Para qué?», pp. 178 y 179, refiriéndose al frente del Norte, dice:
>
> «Una aplastante superioridad aérea sobre el enemigo logró fácilmente romper el frente Este por Bilbao. Las Escuadras alemanas de bombardeo ensayaron prácticamente su nuevo material y sistemas de acción a lo largo de esta campaña y, por primera vez, nuestra guerra civil tomó

caracteres de ‘gran guerra’. Las poderosas agrupaciones aéreas, sincronizadas al segundo con el avance terrestre, precedido y acompañado a su vez por el fuego de importantes concentraciones artilleras, jugaron un papel decisivo en el éxito táctico».

No tenemos tiempo para pensar en la magnitud de lo que nos acaban de decir. Se ordena un servicio al frente. Dos pilotos veteranos se incorporan a la escuadrilla, tomando el mando de dos patrullas. Nos parece lógico; lógico y necesario. Nos tendrán que llevar de misión de guerra, por lo menos hasta el mismo frente. Una vez ahí, la cosa cambiará: cada cual verá de qué modo pone en práctica lo que ha aprendido.

La formación queda integrada de la siguiente forma:

Pligunov, con Eloy y Prada, primera patrulla.

Mijailov, con Tarazona y Huerta, segunda patrulla.

Kerenko y Saladrigas, tercera patrulla.

Ocho «*Moscas*» en total. Hoy, no más. ¡Contra 250 aviones!

Esperamos la orden de salida de un momento a otro. Por fin, abordamos los cazas.

¡Ha sonado la hora decisiva! La hora en que se ha de despejar la incógnita que desde tiempo atrás viene asaltando mis pensamientos. ¿Seré idóneo para piloto de caza? Quiero creer que sí.

Despega Pligunov y le siguen Eloy y Prada. El avión de Mijailov ruge potente. Avanza, se eleva. Ahora sigo yo. Una mirada al tablero de los instrumentos y todo está correcto. Adelanto la cabeza, y ante mi reluce la húmeda superficie de la pista, que distingo a través del girar de la hélice. Meto gases a fondo. Aumenta el ruido y la vibración en la cabina. Mi «*Mosca*» adelanta pesadamente al principio, pero no tarda en incrementar su velocidad. El verde pasto huye veloz. El rugido del motor se hace más intenso. El caza levanta la cola. Muevo la palanca hacia atrás. Despego. Estoy en el aire. No he perdido de vista a Mijailov. Detrás de mi ascienden los otros. Pienso en Elena, mi novia. Me pareció verla fugazmente en el momento del despegue. En un instante todo se borra de mi memoria. Mijailov me hace señas indicando que me acerque más, Huerta ya está detrás de mí, formándose rápidamente, Pronto la escuadrilla queda cerrada. Mientras ascendemos, las densas

humaredas y explosiones me indican que volamos ya sobre el frente, en el que se libran violentas batallas. Como un relámpago acuden a mi mente los consejos de Orlov —mi instructor de combate—; «¡No dejes de mirar para atrás ni un momento! ¡El enemigo se oculta en el sol! ¡Te atacará por la cola; cuida la cola! ¡Cuida el sol, ahí se esconden!». Mi cabeza es un torbellino. Trato de mirar y no veo nada. De pronto, vuelvo la cabeza y veo que Mijailov está disparando sus ametralladoras. ¿Contra quién? Sí; ¡ahí están! Distingo a unos aviones que pasan por delante de mí a unos doscientos metros escasos, pintados de verde obscuro.

Son raros, como camuflados, con un distintivo en el timón, una cruz, o aspa negra sobre fondo blanco: ¡Aspa negra sobre fondo blanco! ¡Aviones enemigos! ¿Italianos? ¿Alemanes?: ¡enemigos! Mis nervios se ponen tensos, aprieto los gatillos, esperando sentir el trepidar de mis ametralladoras, el olor a pólvora, ver las trazadoras; pero no, no veo nada, no oigo nada. ¿Qué pasa? ¡Cristo! El seguro de las ametralladoras está puesto. Procuro no mantener el vuelo horizontal un solo momento. Pico, subo, viro profundamente, hago medios toneles. Recuerdo los consejos de Orlov: «No estés quieto un solo instante». Aquella serie de maniobras me hace perder de vista a Mijailov.

Busco a mi alrededor, arriba, abajo. Nada. ¡Ni un alma! Estoy solo. Mejor dicho, estamos solos mi caza y yo. Ha transcurrido una hora desde que salimos de La Albericia. Teniendo en cuenta el consumo de gasolina decido regresar. Pongo el «*Mosca*» rumbo al Norte, tratando de divisar la costa como referencia para localizar el campo. Inconfundible, aparece Santander ante mi vista. Aterrizo.

Una vez en tierra, salto de la cabina y el mecánico me ayuda a deshacerme del paracaídas, al mismo tiempo que me interroga:

—¿Cómo estuvo el combate?

—¿Ya aterrizaron todos? —pregunto a mi vez.

—Seis. Falta el jefe y otro.

—¡Pligunov! —exclamo asombrado—. ¡No es posible!

En este momento nos llama la atención un aparato que se acerca al campo. Varios pilotos corren hacia él. Es un «*Mosca*» que se aproxima con el motor parado. Ya está cerca, casi en el lindero, pero no llegará. Parece que trata de aterrizar de barriga, mas de pronto, el piloto tira de la palanca hacia atrás, para salvar un

montón de tierra. El «*Mosca*» se encabrita, hinca la nariz y capota, cayendo invertido dentro del campo, arrastrándose en esa posición unos cien metros. Finalmente, queda inmóvil. Corremos para tratar de librar al piloto de esa trampa. Es Pligunov. Aunque no viene herido de bala, su estado es delicado a causa del magullamiento general, amén del susto. En la caseta de mando nos espera la noticia de que Prada ha sido derribado por la AA; que pudo saltar del avión, pero que el paracaídas no se le abrió. Es nuestra primera baja en combate.

Mijailov me pregunta:

—¿Qué tal te ha parecido el combate?

Confuso, interrogo a mi vez:

—¿Cuál combate? —Él insiste:

—¿No viste los aviones que te atacaron?

—No, no vi nada… Sólo unos biplanos que pasaron por delante de nosotros cuando aún estábamos ascendiendo. Les vi las marcas que usan los «fachas». Pensé que serían *Fiat*, pero ¿combate? ¡Ni hablar! Les disparé por nerviosismo, pero creo que estaban lejos, bastante lejos.

Me dirige una mirada incrédula, y, tomándome del brazo me dice:

—Ven, vamos a tu avión para que veas.

Al llegar vi que el mecánico contaba los agujeros de mi «*Mosca*» en las alas y el fuselaje. El estabilizador estaba acribillado.

—Así pasa al principio —me dijo Mijailov sonriente—; no ve uno nada. Poco a poco irás dominando el aire, pero eso sí… No te estés quieto un solo momento, como dices que hiciste hoy. Y procura no perder la formación. Eso es muy importante.

Después de todo, estoy contento. Siento ya confianza. Las dudas empieza a desaparecer. ¡Vaya manera de recibir el bautismo aéreo! Mi avión hecho una criba, y yo sin enterarme.

—¿Qué te ha parecido? —Me pregunta Eloy en el chalet.

—¿El qué?

—El jaleo.

—No he visto nada —contesto—, pero creo que serviré.

Lo demás vendrá poco a poco. Si tengo suerte y paso la novatada, creo que serviré para caza.

—A mí me ha sucedido algo similar —contesta Eloy, con la

mirada llena de alegría—, pero no he sentido miedo. ¡Nada! Al contrario. Me he entusiasmado. ¡Es formidable! ¡Lástima lo de Prada y lo de Pligunov!

—Es como si besaras a una novia por primera vez —dice Frutos.

—Sí, pero esta novia tenía cara de hereje —contesta Toquero.

—No nos podemos quejar —asiente Eloy—. Si exceptuamos, claro, la pérdida de Prada. ¡Si el paracaídas no le hubiera fallado…!

—Seamos optimistas —continúa Eloy—; hemos hecho un buen papel, para ser la primera vez que vamos al frente. ¿Qué más podía esperarse?

Esta noche, entre dormido y despierto, veo la cara interrogante de Mijailov, al mecánico riéndose, y, en medio de los dos, un gran envoltorio blanco, como un sudario. ¿Qué será eso? Poco a poco se va desenvolviendo y de él emerge una cabeza espantosa con gafas de vuelo. A pesar de su monstruosa deformación lo reconozco: ¡es Prada!

Día… Todavía está obscuro —las cuatro o cinco de la mañana serían— cuando una voz agria y destemplada llama.

—¡A desayunar!

Nos preparamos rápidamente, y luego nos sentamos como autómatas frente a una mesa, mientras unas chicas sirven el desayuno.

Nos dirigimos a los autos que nos conducirán al campo. Una vez en él, llegan las órdenes: hay que ametrallar la carretera que une Torrelavega con Santoña. El «Circo Krone» se encargará del bombardeo mientras nosotros ametrallamos, vigilados por la «segunda» de «*Moscas*». Las dos escuadrillas deben regresar juntas del frente, encima del «Circo Krone».

Dichos bombardeo y ametrallamiento se van a realizar sobre las tropas italianas que avanzan para cortar las líneas entre Torrelavega y Santander. Despegamos seis «*Moscas*», En una patrulla vamos Pligunov, Huerta y yo. En la otra, Mijailov, Eloy y Saladrigas.

Las seis de la mañana. Vamos volando nivelados a 3000 metros. Una espesa capa de niebla se extiende sobre vados y ríos. Los Picos de Europa se alzan sobre aquel mar impalpable.

Pligunov, que ya está recuperado de los golpes que sufrió ayer,

se dirige en punta, de flecha hacia el Sudeste, en busca de los «Chatos» que vamos a proteger. A nuestra derecha, vigilantes, vuelan ya los pilotos de la segunda patrulla de «*Moscas*», moviéndose de un lado para otro en forma ondulante, guardando nuestros flancos. Van mil metros más alto que nosotros. Un rápido batir de alas de Mijailov interrumpe nuestro sereno vuelo, y, al acercarnos a su avión, nos señala con el brazo un punto situado delante y debajo de nosotros. Alcanzo a distinguir, en el fondo de una vaguada, hasta catorce puntitos que se mueven; luego, dieciocho, veinte, hasta un total de veintidós. Son «*Chatos*» que se elevan por encima de aquel mar de algodón, buscando la caza amiga. A un lado, el «Circo Krone», con la gallardía de los valientes, forma una cuña de acero. Con más fe que armas nos dirigimos al frente. Volamos sobre el rumbo fijado y, bruscamente, al rodear una montaña, vemos el objetivo: la carretera. El enemigo marcha en perfecta formación. Al percatarse de nuestra presencia, los camiones se detienen, y sus ocupantes saltan de ellos refugiándose en ambas cunetas. Los «*Chatos*» empiezan a ametrallar. Varios camiones arden. Muchos cuerpos de soldados yacen muertos o heridos. El enemigo logra reponerse pronto de la sorpresa que le ha causado el ataque y emplazando varias ametralladoras, contesta a nuestro golpe con fuego nutrido. Más alto que nosotros, la segunda patrulla está trabada en furiosa pelea con cazas italianos. Arriba de éstos hay unos pequeños puntos blancos. Le hago señas a Mijailov, pero éste ya está enterado de la presencia de los cazas alemanes y parece esperar que los «*Chatos*» y el «Circo Krone» terminen su misión para entablar combate con el enemigo, si es que éste lo permite. Mas no es posible esperar tanto. Los *Fiat* se han descolgado, amenazándonos por la cola. Entonces, Mijailov pica para avisar a los «*Chatos*» y toma altitud de combate. En un santiamén se entabla una gran batalla aérea. Lo que más nos preocupa es la posibilidad de que los contrarios hagan contacto con nuestro «Circo Krone», pues habría escasas esperanzas de salvar a ninguno de ellos. Por fortuna, los compañeros se han esfumado de la zona peligrosa.

En estos momentos me encuentro solo. Trato de fijarme bien en todo, procuro situarme y meterme dentro del área de combate, y, al mismo tiempo, conservar ciertas ventajas que, únicamente yo, debo conseguir y mantener. Esto es: velocidad, altitud y espacio para

maniobrar favorablemente durante los combates. Lo primero que hago es mirar hacia atrás, a mi cola. No hay nadie. Todos los cazas parecen estar más abajo.

Busco un objetivo. ¡Ya está! Hay uno delante y abajo. Mi presunta víctima. Conservo esforzadamente toda mi sangre fría y me dejo caer, colocándome muy cerca y detrás de él, casi de puntillas. ¡Qué inmenso lo veo! Casi le corto la cola con mi hélice. Siento una extraña emoción. ¡Todo un *Fiat* al alcance de mis máquinas, de mis disparos! Con los nervios tensos, oprimo los gatillos, y una nueva sensación de poder y confianza me embarga, al ver las trazadoras clavarse en el cuerpo del *Fiat*: 1600 proyectiles por minuto. Trazadoras, antitanques, explosivas. ¡Todo para el intruso! El *Fiat*, herido trata de escapar de la muerte con un medio tonel. Pero el motor está tocado. Gran cantidad de humo negro se escapa de él. Lo sigo. Estamos bajísimos y pronto debo enderezar el vuelo. Al hacerlo, observo un bulto que se desprende de la cabina, y, acto seguido, el caza italiano pierde el control culebreando en el aire.

El bulto que veo saltar supongo que es el piloto, pero la poca altitud que lleva no le permitirá abrir su paracaídas. El final no puede ser otro: se estrella contra la tierra.

Todo ha sucedido en el espacio de breves segundos. Siento gran satisfacción porque se trata de mi primera victoria.

¡El primer avión enemigo que he derribado! Sin embargo, al reconsiderar el lance, me doy cuenta de que cometí varias torpezas sólo achacables a mi falta de experiencia y nerviosismo. Había llegado demasiado cerca del *Fiat*: No miré hacia atrás para guardar mí espalda. Después, seguí con la vista toda la trayectoria de su caída. Estas estupideces podrían haberme costado la vida. Me prometo solemnemente no volver, durante el resto de la guerra, a incurrir en tales faltas. Pasados los primeros instantes de embriaguez, busco a mis compañeros con el fin de unirme a ellos. Algunos están trabados en un gran combate contra los *Fiat*, mientras que el resto continúa ametrallando la carretera. Decido unirme a los últimos y doy una pasada rasante abriendo fuego sobre tanques y camiones con todo lo que tengo a mi disposición. Mis ametralladoras se encasquillan. No puedo arreglarlas. Las dejo. Trato de orientarme. Al hacerlo, llevo mi avión lo más bajo posible

para eludir cualquier contacto con cazas enemigos. Así, llego hasta el mar en un lugar que me resulta desconocido. Tengo que hacer altitud para encontrar «mi» estrella santanderina. A los 2000 metros la diviso a estribor y hacia ella enfilo mi caza. Una mirada al reloj me indica que he estado volando cerca de 1 hora y 40 minutos. Me queda poca gasolina, pero aterrizo sin contratiempos.

Al llegar me cuentan que Pligunov ha sido derribado. Me quedo perplejo. ¡¿Es posible?!

Cuando lo traen a la casa de la escuadrilla, vamos a verlo. Tiene rotos el brazo y la pierna derecha. Los ojos sufren un derrame sanguíneo tremendo. Ha tenido que usar el paracaídas a gran velocidad, y al abrirse, el tirón ha sido brutal. Las axilas y entrepiernas las tiene en carne viva. Lo han «agarrado» entre varios monoplanos alemanes y le han acribillado el avión. Afortunadamente, ni una bala le ha herido.

Su experiencia lo salvó, pues los cazas enemigos abandonaron la presa creyéndola destruida. Pero Pligunov, en vuelo rasante y jugándose el todo por el todo, puso en práctica el lanzamiento a baja altitud y… salvó la vida. ¡Cuánto me queda por aprender!

> Habían llegado órdenes de evacuar La Albericia. El enemigo se desbordaba por las rotas defensas de Santoña, precipitándose sobre Santander.

—Nos iremos a Colunga —dice Mijailov.

Los trabajadores van tapando con la mayor premura posible los agujeros de las bombas. Todo el personal, mecánicos, armeros, etc., enfila hacia la carretera. Tomarán rumbo al Oeste con dirección a Llanes, luego a Colunga y, por último, a Gijón.

Despegan Kerenko y Saladrigas. Apenas están metiendo las ruedas cuando una bengala blanca nos indica que la aviación enemiga se aproxima al campo. Ya se escucha el inconfundible runruneo de los motores mientras Mijailov y yo, que nos hemos quedado a la entrada del refugio, intentamos localizar a los intrusos. Nueve *Junkers* se aproximan por el Sudeste. No tenemos tiempo de contar más. Están soltando las bombas. ¡Adentro!

Atropelladamente, nos precipitamos al interior, ayudados por la expansión de una bomba que acaba de estallar cerca del refugio.

Al no disponer de cazas para hacer frente a este ataque, excepción hecha del avión de Mijailov, no nos queda más remedio que aguantar el bombardeo. Deseo con toda mi alma que no toquen mi «*Mosca*», ni el de Mijailov.

Hasta el refugio nos llega el olor de raíces mezclado con el de la pólvora. Es el primer bombardeo que sufro y estoy impresionado. Pienso en los de Infantería…

Después de una pasada, asomo la cabeza cautelosamente y veo que están virando hacia Santander. Suena el estampido de las bombas en el puerto. Nos están cosiendo con agujas de 500 kilos.

Por fin nos decidirnos a salir para echar una ojeada sobre los destrozos causados.

Primero, los aviones.

Mientras corro hacia ellos, junto con Mijailov, voy rezando para que no los hayan tocado. Llego jadeante al lado de mi «*Mosca*», y, en ese momento, mi mecánico sale de una zanja profiriendo insultos contra los fascistas. Pero… ¡Mi «*Mosca*» está intacto!

Me vuelvo en dirección del avión de Mijailov y éste me hace una seña de *ochin paroscche* (todo bien) con el dedo hacia arriba.

Volvemos a escuchar ruido de aviones, y, al escrutar el cielo angustiosamente, vemos que se trata de un «*Mosca*».

—¡Eloy! —grito.

El que faltaba. Bajó en Torrelavega por avería y ahora regresa. Pero el campo está hecho una criba. ¿Cómo aterrizará?

Pasa varias veces a poca altura para ver la superficie del campo. Baja el tren de aterrizaje.

—¡Eh! ¿Qué vas a hacer, desdichado?

Mijailov corre desesperado haciéndole señas.

—¡Nooo! —Le grita.

Pero ya no hay tiempo… Eloy está tomando tierra.

¿Un milagro? No sé. El caso es que el avión se detiene suavemente, sano y salvo, mientras que su piloto salta de él como acostumbra hacer todos los días.

—*¡Jarosche, tovarich Illia! ¡Jarosche pasatka!* (¡Bien camarada Illia! ¡Buen aterrizaje!).

Le abrazo cariñosamente. Ha aterrizado en escasos seiscientos metros.

—Tenernos que prepararnos para salir —le dice Mijailov—.

Ordenaré que tapen algún agujero más peligroso para que podamos despegar bien. Tú, Eloy, camufla tu «*Mosca*» junto al de «Tarazov».

Sin perder tiempo, voy con mi mecánico. Este, sudoroso y enfrascado en su trabajo, entre alicates y cables, sin darme tiempo a interrogarle me dice que hay desperfectos y que la reparación llevará más tiempo de lo calculado.

—¿Puede volar? —le pregunto disgustado.

—¿Volar? Sí, pero yo no respondo, ni doy mi aprobación. Allá vosotros.

—¿No entiendes? Ponlo en condiciones de traslado y basta. Si permanecemos aquí más tiempo será peor: podemos perderlo.

Comunico a Mijailov lo que pasa, y éste, después de dudar un momento, responde:

—Mandaré otro mecánico para que le ayude. No hay tiempo que perder. Si nos coge la noche, la cosa se va a poner difícil. En la caseta tomamos un bocadillo que nos cae de perlas. Suena el teléfono. Toma el auricular el jefe de Estado Mayor. Escuchamos lo que dice:

—No, únicamente dos aviones… Aquí quedan tres… ¿A Carreño?… Bueno.

Después de colgar se dirige a nosotros:

—En Colunga no hay gasolina; han incendiado los depósitos.

—No llegaremos a Carreño de día, pero lo intentaremos. Vámonos ya.

Nos vamos en dirección de nuestros aviones. Mi mecánico está ya dando los últimos toques provisionales a los cables y tapando la cola del puro del «*Mosca*» con la carena.

—Venga, ya está bien —le digo cuando veo que los otros han puesto ya en marcha sus motores—. Que me voy a quedar aquí y no me gusta nada la idea.

Por fin, bañado en sudor, sale del fuselaje y hace hincapié en que el arreglo es provisional y que debo tener cuidado al hacer uso del pedal, pues los cables del lado derecho son los que están más destrozados y débiles. Subo a la cabina y en un instante pongo el motor en marcha.

—¡Fuera calzos! En ese momento Mijailov y Eloy pasan como centellas. Ya están en el aire.

—¡Eh, granujas, esperadme!

Está casi anocheciendo y Mijailov y Eloy enfilan al Oeste, hacia Carreño. No los quiero perder de vista. Caliento el motor y me dirijo al callejón que nos han preparado para despegar. Acelero. Ya está el «*Mosca*» rodando a gran velocidad con la cola levantada. Repentinamente, algo golpea en el tren de aterrizaje. Ya estoy en el aire. ¿Qué habrá sido ese golpe? Subo las ruedas, pero ¡la izquierda no asegura! No sé si la he perdido. ¡Eso me faltaba! Mientras tanto, pierdo de vista a los dos aviones. No los veo. Bajando y subiendo el tren, le resto velocidad al avión, y se me adelantan demasiado. Meto gases a fondo. Necesito dar con mis camaradas. Casi es cuestión de vida o muerte.

A lo lejos distingo dos puntos pequeñitos. El motor ruge con furia. ¿Resistirá? No sé. Los puntitos van creciendo poco a poco, hasta tomar forma. Desacelero el motor a medida que me acerco más. ¡Son ellos! Ya casi estoy en patrulla y me arrimo a Eloy haciéndole señas para que informe sobre la rueda. Me da a entender que algo extraño hay en ella, pero no le es posible captar nada más.

Una noche obscurísima está cayendo sobre nosotros. Somos tres cazas, y dos de sus pilotos, Eloy y yo, no conocemos nada del terreno sobre el que volamos. Sería un bonito lío si en la penumbra llegáramos a perder de vista a Mijailov. Transcurre el tiempo vertiginosamente.

¡Eh! ¿Qué hace Mijailov? Baja las ruedas, da una vuelta, y nosotros le seguimos. En la obscuridad distinguirnos algo así como la explanada de un portaaviones. Mijailov lo enfila y aterriza. Aquello es una meseta de tierra con el mar a un lado. Luego, voy yo. Mi mente está obsesionada con la rueda, con los cables flojos y medio rotos. Hubiera sido mejor quedarme en el campo de Santander. Pero no es hora de lamentaciones: ahora debo aterrizar. Bajo las ruedas, enfilo hacia unos faros de automóviles que han preparado abajo en forma improvisada para posibilitar el aterrizaje nocturno. Vuelo bajo, «colgado» del motor. Cerca del campo distingo unos hombres, moviéndose nerviosamente de un lado para otro. Ya sobre el lindero, quito totalmente el acelerador, disponiéndome a aterrizar cuando la figura de Mijailov surge en la mitad de la pista haciéndome rápidas señas para que vuelva al aire.

«¡No, por Dios!», me digo en voz alta al mismo tiempo que acelero a fondo.

Describo un nuevo círculo para volver a aterrizar. Todo pasa por mi imaginación con la rapidez de un relámpago y gotas de sudor frío recorren mi espalda.

«¡Tranquilízate, Paco!», me digo.

Cuando estoy con el campo de través veo con gran consuelo que Eloy está aterrizando. Falto yo. Enfilo de nuevo y comienzo a planear. El «*Mosca*» pasa la cerca de alambres más bajo que antes, pero con más velocidad.

—¡Al aire! —grita Mijailov, haciéndome señas con un trapo a guisa de bandera.

¡No, no puedo! Cometo el primer acto de indisciplina en mi vida militar. Corto el motor y, con mucho cuidado y mucho miedo, llevo el «*Mosca*» a tierra. Según va perdiendo velocidad, inicia un giro a la izquierda. ¡Hay rueda! Ahora temo romper los cables del lado derecho, y el aparato, cada vez se vicia más y más hacia la izquierda, mientras el campo se termina rápidamente. Mi «*Mosca*», sin gobierno, se dirige a una barranca. Desesperadamente, meto con fuerza y decisión el freno y pie derecho, acelero… Pero es tarde. El monoplano ha iniciado ya el «caballito» y aerodinámicamente es imposible sacarlo de él. De pronto, la alambrada. ¡El acantilado! Rápidamente me desato el cinturón y trato de saltar antes de que el avión se precipite al vacío. Estoy ya con medio cuerpo fuera y listo para saltar, cuando el aparato, siguiendo un giro se enfila nuevamente al campo y se queda quieto, inmóvil. Al bajar del avión, las piernas me tiemblan. El corazón quiere salírseme del pecho. Estoy mojado de sudor. Se acercan corriendo Eloy y Mijailov y otras personas desconocidas para mi. A todos los recibo sentado. Pregunto dónde estamos y me contestan a coro que en Llanes.

Alguien comenta que somos los únicos «*Moscas*» que, han aterrizado ahí. Yo digo:

—Y los últimos también… ¡Vaya campito! Estrecho, corto, situado en una meseta: en pocas palabras, un portaaviones, pero pequeño.

Durante la noche, después de este agitado día, y mientras cenamos en un pequeño chalet, acondicionado para que descansemos hasta el amanecer, comentamos los incidentes sucedidos. Mijailov y Eloy «aguantan» mis experiencias de combate; les hablo del susto pasado al aterrizar en Llanes. El «golpe» que noté

durante el despegue en La Albericia se debió a que une de los zapapicos con que los trabajadores estaban removiendo la tierra para tapar los agujeros de las bombas se había incrustado en el hueco donde se debería alojar la rueda izquierda impidiendo a ésta tomar su posición correcta.

—Por lo demás —les digo—, si no os hubiera encontrado a vosotros después del despegue, aún no sé qué hubiera hecho. Posiblemente hubiese optado por tirarme en paracaídas, ya que haber tratado de aterrizar de noche hubiera sido fatal.

Día… Al amanecer nos dirigimos al campo de Llanes. No cabe duda que ha sido una proeza el aterrizaje aquí.

Estamos ya dispuestos para salir de nuevo. Los motores rugen. Esperamos la orden. Ya está. Mijailov despega, le sigo yo. Pero mi «*Mosca*» se aferra al piso. ¿Qué pasa? Si desacelero ya no podré quedarme dentro del campo. Y si sigo, no tendré más remedio que pasar por debajo de una línea de cables de alta tensión que atraviesan el final de la pista de despegue. El caza empieza a levantarse. Lo despego llevándolo apenas medio metro sobre la tierra y meto el tren de aterrizaje. Cae un poco. Lo mantengo a esa altura. Me acerco al final de la pista. Los alambres los veo encima de mí. Instintivamente agacho la cabeza. De repente, el «*Mosca*» salta al vacío. Estoy ya fuera del «portaaviones», mas con poca velocidad. Pico la máquina, y, rozando la superficie del mar, logro al fin velocidad de vuelo. Ahora puedo respirar.

(Luego, me enteré que la falta de potencia se debía a que este caza llevaba puesto un motor de «*Chato*», o sea, con 200 CV menos que el «*Mosca*»).

Eloy, por haber despegado detrás de mí, creyó, al verme, que me estrellaba contra aquellos cables. No cesó su angustia hasta que me vio en el aire. Volamos sobre la costa, casi pegados al agua. Ni siquiera llevamos balas y los aviones están «tocados». Tenemos que evitar ser vistos por el enemigo. Es un hermoso día de sol. Me recuerda a Valencia, sus playas, luminosas de arena blanca, y el agua azul verdosa, transparente, limpia. Aparecen los acantilados y seguimos volando a menos altura que sus cimas, situadas unos veinte o treinta metros más alto que nosotros. No podemos

detenernos y contemplar la belleza del paisaje. ¡Qué lástima estar en guerra! Eloy y yo seguimos a Mijailov cuando éste empieza a hacer altitud. Nos abrimos al mar y, a unos mil metros de altitud, empezamos a distinguir Gijón y El Musel a la izquierda. Carreño, todo verdor, como sólo se ve en el Norte de España, es un campo precioso. Está situado en lo hondo de una suave cañada y los aviones pueden ocultarse fácilmente a los lados. Rompemos filas y aterrizamos. Nos encaminamos hacia la caseta mientras Frutos y Toquero vienen hacia nosotros. Sólo tres días habíamos dejado de vernos y nos parecen meses. Han cedido sus aviones a Kerenko y a Mijailov, ya que la falta de material obliga a que los novatos nos turnemos y que los veteranos vuelen siempre. Pero parece que ahora, según lo que nos dicen, vamos a ser novatos y veteranos al mismo tiempo. Ellos salen para la zona Sur esta misma noche.

La situación en el Norte empeora por momentos. Las tropas de Franco pelean en los aledaños de Santander. La caída de la ciudad es cuestión de horas. El cerco va estrechándose más y más. Frutos y Toquero han oído rumores sobre un próximo traslado a Colunga, situado entre Llanes y Carreño. Es decir: que tendremos que volar otra vez hacia el Este. aunque parece que dicho traslado no se llevará a cabo hasta la mañana siguiente, después de realizar un servicio de ametrallamiento en compañía de «*Chatos*» desde Carreño. El Alto Mando parece dudar respecto a nuestra base de operaciones. Y es que, en realidad, tiene poco donde escoger. O Carreño o Colunga. No hay más.

Esta noche despedimos a Mijailov, a Kerenko y a Pligunov; decimos *do svidanya* (hasta la vista) a estos bravos pilotos. Con la vista seguimos al bimotor hasta que se lo traga la noche.

—Han sido buenos compañeros —comenta Eloy.

—Les echaremos de menos —contesto—. Por ahora, *do svidanya*.

Día… Al amanecer llega Martín Luna y nos informa de cómo quedará integrado el «Grupo Aéreo». Sólo hay aviones para formar dos patrullas, que mandaremos Eloy y yo. Como no hay preguntas que hacer, nos disponemos a partir.

El servicio de ametrallamiento acordado ayer ha sido suspendido, por lo que este vuelo será únicamente de traslado. Eloy

y yo decidimos a cara o cruz cuál de los dos mandará la patrulla el primer día. En presencia de los otros pilotos, arroja, Eloy, la moneda al aire y pido cruz. Me gana con la cara de Amadeo de Saboya.

Carreño es lo suficientemente ancho y nos permite despegar al mismo tiempo. Conmigo vienen Toquero y Frutos; con Eloy van Saladrigas y Huerta. Ya en el aire, formamos inmediatamente y luego pasamos volando por Gijón, población que aún no conocemos desde tierra. En el trayecto tropezamos con una capa de estratos y tenemos que navegar a la estima. Pero las nubes no duran mucho; comienzan a aparecer desgarrones aquí y allá que nos permiten divisar los accidentes del terreno. No tardamos mucho en encontrar la carretera que corre de Gijón a Santander, y, en seguida, un gracioso pueblito cerca de la playa: Villaviciosa. Siguiendo la carretera, en corto tiempo llegamos sobre El Hórreo. Al fondo del paisaje se ve Colunga.

¡Qué espléndido panorama! Todos los tonos del verde adornan ese campo adorable, contrastan con el suave azul de un cielo limpísimo. Bajo el dosel de erráticas y empenachadas nubes brillan los tejados rojos; al fondo, se alza la muralla ciclópea de los Picos de Europa. Apenas nuestros ojos han tenido tiempo de embriagarse con el paisaje, y ya volamos sobre Colunga. A la derecha de la carretera está el campo, que es, como el de Carreño, una gran alfombra. Está situado en una especie de cazuela cuyo fondo es plano, y con espacio suficiente para que las dos patrullas podamos aterrizar simultáneamente.

Escondemos los aviones entre unos manzanos —que por aquí abundan—, y los dejamos en manos de los mecánicos y armeros. Hablamos con el jefe de Estado Mayor. El escalón rodado, es decir, todo lo relativo al mantenimiento de los aviones, está a punto. La gasolina ha llegado ya y el alojamiento para los pilotos está dispuesto. Esta noche tendremos una junta con el teniente coronel Martín Luna para tratar todo lo relacionado con nuestras futuras operaciones en el frente.

En la caseta de mando, Eloy y yo acordamos establecer un servicio de guardia, cada una de dos horas. Estaremos sentados en la cabina del caza con el paracaídas y el pasamontañas puestos, listos para despegar en unos segundos. Nos turnaremos. Estos

servicios tendrían como objeto la defensa del campo contra incursiones del enemigo.

Cuando esto suceda, se dará aviso mediante una bengala disparada desde la caseta de mando por el jefe de turno. En caso de que se vaya a efectuar otra clase de servicio, el jefe de turno lo comunicará personalmente.

La primera guardia en Colunga la hacemos Toquero, Frutos y yo.

Mientras estoy sentado en la cabina siento un extraño contento. ¿Se deberá a que la escuadrilla está reunida de nuevo?

De pronto, se produce una alarma. Sobre Gijón vuelan aviones enemigos. Piden con urgencia nuestros servicios para rechazarlos. En menos de un minuto nos lanzamos al aire ascendiendo en un ángulo de 50°. A los 4000 metros dominamos una vasta extensión del frente y de la retaguardia. Hay grandes humaredas negras por el rumbo de Gijón. Los bombarderos enemigos deben de haber tocado los grandes depósitos de la CAMPSA, en el puerto.

Volamos varias veces sobre la ciudad sin encontrar al enemigo; sólo alcanzamos a ver un barco incendiado. Después de una hora de inútiles vueltas, regresamos.

Cuando todavía giran las hélices, se me acerca Eloy para darme y pedirme noticias sobre lo ocurrido en Gijón. El humo que hemos visto era de un barco petrolero incendiado. Los aviones enemigos han dado una vuelta por Carreño y los cazas entablaron combate con ellos. Se derribaron dos bimotores y un caza alemanes. Nosotros perdimos un «*Chato*» y un «*Mosca*».

Fuimos a la caseta de mando para confirmar los datos. Al llegar, el jefe de Estado Mayor está pegado al teléfono. Por la expresión de su cara no ha de ser muy agradable lo que escucha. Cuelga el aparato, y, con gesto cansado, nos toma del brazo para ir afuera, donde nadie nos oiga. Con los ojos algo enrojecidos y la voz entrecortada nos dice:

—Derribaron a Magriñán.

No tuve oportunidad de conocer a este piloto.

Destacado en Torrelavega en compañía de Panadero y de otros compañeros que formaban la primera escuadrilla de «*Moscas*» que se organizó en el Norte (la segunda fue la nuestra). Magriñán voló

el «*Mosca*» sin recibir «doble mando». Provenía, según supe, de la Escuela Aeronaval.

Nos damos cuenta de que le era muy querido y no acertamos a pronunciar palabra. Yo no lo conocía personalmente, pero había oído hablar muy bien de él.

El respetuoso silencio es roto súbitamente por un runruneo de aviones. Sale un soldado de la caseta y se nos acerca corriendo. Luna quiere hablar con el jefe de turno. Acude Eloy. Vuelve rápidamente y, mientras se abrocha el pasamontañas, me comunica las órdenes. El saldrá al frente a proteger un ametrallamiento de «*Chatos*». Yo me quedaré con una patrulla para defender Gijón en caso necesario. El runruneo que hemos oído es de los aviones que acaban de bombardear la ciudad. Regresan a sus bases.

Se remonta Eloy con sus «puntos», y, mientras se alejan, vuelvo al lugar en que se ha quedado el jefe de Estado Mayor. Éste, más calmado ya, me cuenta lo que habló con la gente de Carreño y Siero. Orejo también fue derribado. El barco petrolero incendiado en El Musel era de bandera inglesa; la tripulación sufrió muchas bajas. El combate se libró sobre el propio puerto, a la vista de sus habitantes, que vieron caer en llamas a un bimotor alemán. Otro, con los motores humeantes, desapareció entre las nubes. Luego, supimos que habían tenido que tomar tierra en nuestro territorio, cerca de Noreña. Del *Heinkel 70* nada se ha podido confirmar. De los nuestros, Magriñán ha sido incendiado por un *Messerschmitt 109* al despegar de Carreño, y Orejo fue ametrallado en el aire cuando trataba de salvarse en su paracaídas.

El jefe de Estado Mayor regresa a la caseta visiblemente emocionado; se adivina claramente que siente la muerte de aquellos chicos, especialmente la de Magriñán. Yo me quedo en la cabina de mi «*Mosca*», a esperar. Estoy de guardia. Mi pensamiento va lejos, a Valencia. Empiezo a dormitar pensando… El zumbido de aviones que se acercan me hace volver al presente. Eloy y sus dos «puntos» regresan del frente. Al bajar Eloy, dice que no ha habido novedades. Únicamente gran actividad por parte de la AA enemiga.

El día ha transcurrido sin mayores contratiempos y, al anochecer, nos dirigimos a nuestro alojamiento. Después de tomar un pequeño descanso y asearnos, vamos a casa de Martín Luna. Unos autos, cuyos faros están pintados de azul de la mitad hacia

arriba, nos conducen. Esta precaución es necesaria para evitar ser vistos desde el aire, y ha sido implantada en toda la República. La carretera por la cual vamos hacia casa de Luna está llena de combatientes, la mayoría heridos. La retirada desde Santander continúa. Los soldados de guardia que investigan la identidad nos detienen de trecho en trecho. Comprueban las nuestras y nos dejan continuar. Antes de llegar a Villaviciosa, torcemos hacia el Sur, internándonos en un camino vecinal. A poco divisarnos unos autos de la FARE[9] estacionados desordenadamente alrededor de una casa de campo. Descendemos en medio de la obscuridad. Del interior del chalet nos llegan ecos de voces y risas mezcladas con algunos ternos. Afuera, apenas se distingue la tenue e inquieta luz de algún cigarrillo.

Una vez en la casa, quedo momentáneamente cegado. Una luz intensa llena el ambiente. Aquí, la decoración es exuberante. Empiezo a ver caras conocidas y mucho ajetreo. No he dado dos pasos en el interior, cuando oigo que alguien exclama:

—¡Tarazona!

Vuelvo la cabeza buscando al que me llama.

—Eh, «Tarazov». Aquí, hombre…, aquí.

Descubro a quien me llama: Cayo Rioja. Compañero de curso en la URSS, y, ahora, destacado en una escuadrilla de «*Chatos*» en el Norte. Nos abrazamos efusivamente. No tenemos tiempo de intercambiar una sola palabra. Nuestra presencia allí da lugar a un verdadero lío humano. Palmadas en la espalda, apretones de manos, abrazos, palabras sueltas, sin ilación, frases de saludo de un extremo a otro de la hermosa sala, sin faltar alguna que otra palabra gruesa. Esto dura un buen rato y poco a poco se van formando distintos corrillos permitiendo que las emociones se estabilicen.

El teniente coronel Martín Luna está ya con nosotros. Acaba de llegar de Gijón, donde inspeccionó los daños causados por el reciente bombardeo. Este hombre habla atropelladamente. Está impresionado por lo que acaba de ver. Gradualmente se acalla el murmullo de los invitados y sólo se escucha la voz de Luna.

Nos habla de las dificultades por que atraviesa la República. Nos dice que no hay aviones en la zona Sur y que, por lo tanto, difícilmente veremos engrosadas nuestras esmirriadas escuadrillas.

Habrá que seguir así.

—Los soldados —añade— están sufriendo y soportando bombardeos terroríficos.

Al final, siempre queda una pequeña esperanza: que el mundo exterior se dé cuenta de lo que en España está ventilándose. Esa es la esperanza que tenemos. Así nos lo da a entender Martín Luna esta noche. Mientras, tendremos que resistir la desigual lucha.

Día… Estamos a fines del mes de agosto de 1937. Nos mantenemos con una moral alta. Nadie piensa que el Norte se pierda. Sin embargo, retrocedemos todos los días… Por cada avión nuestro hay seis de los otros. El enemigo está cada vez más cerca de Gijón. Sabe que tiene que acabar con nosotros. Le consta que salimos a su encuentro donde quiera que esté, o que defendemos lo que se nos encomienda sin reparar en el número, la calidad de los hombres y los aparatos. ¡Cuántas veces nos han acorralado! ¡Qué fácil es para ellos arrinconarnos, reducirnos el terreno hasta que casi no podemos movernos! Sin embargo, no hemos dejado de combatir. Los servicios en el frente van siendo más frecuentes, a pesar de que nuestra fuerza ofensiva es cada vez más raquítica… Dieciséis…, catorce, a veces sólo diez aviones. Todo tenemos que hacerlo siempre los mismos: ametrallamientos, protección de líneas, defensa de campos… Estamos al borde del desplome físico. Hoy, por ejemplo, en menos de seis horas hemos hecho ya dos servicios de ametrallamiento, aparte de una salida por alarma, temprano, y tenemos que volar al frente por tercera vez para proteger la retirada de las tropas que evacuan Llanes. Voy al mando de la escuadrilla, formada por sólo cinco «*Moscas*» (uno se queda en reparación). Eloy y Toquero forman a mi derecha, y Frutos y Huerta a mi izquierda.

El frente es visible a los mil metros de altitud, pues está apenas a unos veinte kilómetros de nosotros.

Frutos, Huerta y yo, casi al mismo tiempo, nos percatamos de una formación de aviones enemigos que vuela más alto, a nuestra derecha, y que se dirige hacia nuestras líneas. Debido a su ubicación les es difícil localizarnos. Son trimotores *Junkers*, y, el resto, un grupo de 25 ó 28 *Heinkel 70* y *Messerschmitt 109*. Por la altitud que llevan —2500 a 3000 metros—, juzgo que van sobre

Gijón.

Los dejamos pasar, ya que tenernos que concentrarnos en lo nuestro, que es la protección de las tropas en retirada; tal vez mañana tengamos que salir al encuentro de una formación tan superior a la nuestra como la que acaba de pasar. Al llegar a la zona de Llanes nos dividimos en dos patrullas para la protección inicial; volamos a 3000 metros; Frutos, Toquero y yo en una, y Eloy y Huerta en la otra. Damos una vuelta hacia el mar. Brilla esplendorosamente el sol en el cenit; abajo, el panorama es espantoso. La artillería no está tranquila un instante; todo parece hervir de cañonazos. Pronto se fijan en nosotros. Los disparos de AA, bajos al principio, nos obligan ahora a cambiar de altitud y rumbo repetidas veces; el fuego es nutrido. Mi «*Mosca*» se bambolea frecuentemente por el estallido de las granadas, como si lo sacudiera una mano gigantesca. La metralla salta hacia nosotros como el rocío de una cascada. De repente, se me adelanta Frutos y me hace señas de que Toquero, alcanzado por metralla de alguna granada, ha tenido que regresar. Nos quedamos cuatro solamente.

Ahora es Eloy quien pasa a toda velocidad alabeando el «*Mosca*» y picando en dirección de unos *Fiat* que ametrallan la carretera llena de tropas y pertrechos de guerra. Son unos quince o dieciséis aviones italianos. Están atareadísimos. Unos suben después de haber ametrallado, y otros se disponen a hacerlo cuando les caemos nosotros literalmente del cielo.

Huerta y Eloy van abriéndome camino como una exhalación. La primera pasada es escalofriante. Surgen enfrente de mí, verticalmente hacia el cielo. Entramos Frutos y yo… Escojo «mi» *Fiat* y me lanzo contra él con gas a fondo. Mi vista no se aparta ni una fracción de segundo de mi objetivo; cuando estoy a buena distancia aprieto los gatillos, y una rociada de balas se incrusta en el cruce de las ajas con el fuselaje del avión enemigo. No puedo ver el resultado, y enderezo y asciendo hasta situarme de nuevo para el ataque; inclino el morro de mi «*Mosca*» y me dejo caer por la caza.

> Esa era la manera de cazar a los Fiat, a base de pasadas y teniendo la ventaja de la altitud. El «Mosca», aunque mucho más rápido que el caza italiano, resultaba una presa fácil para éste cuando cometía la imprudencia de combatir contra

él. Entonces, el menor radio de viraje y la mayor maniobrabilidad de los
CR-32
se convertían en veneno para nuestros monoplanos.

Al salir de una pasada, nivelo mi «*Mosca*» para considerar la situación. En este instante se me unen Eloy y Huerta. Vemos sólo a seis *Fiat* rezagados, dos de los cuales se dirigen a sus lineas. No podemos ver lo que les ha sucedido a los restantes. Unidos los cuatro, damos otra pasada en vuelo rasante sobre los biplanos que se retiran. Al virar, veo que uno de ellos se estrella en la carretera. Volvemos a tomar altitud; el frente está despejado de aviones enemigos. La AA nos sigue disparando; nos están friendo. Miro el reloj de a bordo; llevamos una hora y veinte minutos en el aire. Enfilamos hacia nuestro campo. Al pasar sobre Colunga veo que éste ha sido bombardeado. Tenemos que volar bastante bajo para buscar una franja lo suficientemente larga y recta que nos permita aterrizar. Bajo el tren de aterrizaje y dirijo el avión a una parte minúscula que creo que me permitirá tomar tierra; trato de maniobrar en el menor terreno posible. Nervioso, meto los frenos antes de tiempo. El «*Mosca*» sigue corriendo. Pongo todo el peso de mi cuerpo sobre los pedales y, cuando comienzo a detenerme, veo que no lo haré antes de dar con un gran agujero de bomba abierto en mi camino. El caza se precipita en él y choca con un lado del cráter. El golpe me abre una herida sobre el ojo derecho. Me escurre la sangre caliente.

Salto de la cabina y me quito el paracaídas para poder moverme con facilidad. La sangre sigue fluyendo. Varios mecánicos y armeros se me acercan corriendo. En la caseta de mando, y mientras me cura, el médico dice que los cristales de las gafas son los que han abierto la herida. ¡Ojalá me dijera cómo calmar el dolor, que cada vez molesta más! No me deja dormir. Alrededor del ojo herido tengo un derrame interno de consideración.

Los demás aviones se van hacia Carreño. Según el mecánico, mi «*Mosca*» estará listo dentro de tres o cuatro días. Habrá que cambiarle el plano derecho, la hélice y la rueda derecha del tren de aterrizaje. El fuerte dolor en el ojo casi me ha hecho olvidar el accidente. Esta noche, los obreros trabajarán intensamente para

dejar el campo listo, a fin de que los otros «*Moscas*» puedan aterrizar mañana.

Día… No pude dormir. Amanezco peor. Luna ha ordenado que se me traslade en avión a Gijón para que me atienda un especialista.

Día… Hoy, ¡por fin!, llega una avioneta *Monospar* para trasladarme. Ingreso en el hospital; el oculista examina el ojo. Me sondea con una varita de cristal que me hace ver las estrellas; dice que tengo una astilla de vidrio incrustada en el hueso, detrás de la herida ya suturada. Me quita la astilla y deja la herida sin coser para observarla mejor en los días siguientes.

Día… Llevo ya once días en el hospital.

Durante un combate aéreo sobre el puerto derribaron a Saladrigas. Al ser ingresado aquí, pide que lo pongan en mi cuarto. A pesar de las esquirlas de bala explosiva que tiene en ambas piernas, les gasta bromas a las enfermeras cuando lo meten en la cama. Después de la primera cura, me cuenta lo que le pasó. Durante el ataque a Gijón se trabó en combate con unos *Messerschmitt*; uno de ellos lo derribó y él se lanzó en paracaídas. Una cosa le llamó extraordinariamente la atención.

Durante el descenso, se quitó las botas de vuelo para aligerarse, porque iba a caer en el mar y notó que éstas, en vez de caer, se iban hacia arriba. No sabe cómo explicárselo; la extrañeza que le ha causado el fenómeno le impide comprender que, como el paracaídas no se le había abierto completamente, su cuerpo, por ser más pesado, bajaba más velozmente que las botas. Se lo explico, pero prefiere seguir considerándolo como algo que sólo a él le ha ocurrido.

SEPTIEMBRE

DÍA… Me incorporo de nuevo a mí escuadrilla. Tenemos la base en Carreño, porque, mientras estuve en el hospital, Colunga tuvo que ser evacuado. Otro piloto ha estado usando «mi» avión; no me hace mucha gracia, aunque sé que eso de que es «mío» es un decir. No estoy desmoralizado, pero las cosas van de mal en peor. He hecho un vuelo de prácticas para «calar» mi herida, que aún no ha cicatrizado del todo. No me molestó. ¡Qué ganas tengo de entrar de nuevo en combate!

Día… Cada vez tenemos menos aviones y, dentro de poco, nos quedará sólo el mar para aterrizar. Aunque hemos hecho de todo, todavía no sabemos cómo amarar con ruedas. Da risa pensar en el número de aviones que tenemos. ¿Será porque nos vamos encogiendo por lo que el enemigo nos parece más grande y numeroso? Será; pero también es que a ellos les mandan refuerzos.

El horizonte se va obscureciendo. Pienso en la infantería; los soldados se aferran a sus posiciones y sólo los bombardeos en masa, los cañoneos constantes de la artillería y el fuego de morteros son capaces de desalojarlos. Pero tienen que retroceder, como nosotros tenemos que cambiar constantemente de base. Ya sólo nos quedan Carreño y Siero, Todos los días cae alguno de los nuestros; del «Circo Krone» sólo quedarán unos tres aviones. Los cazas que nos quedan serán unos dieciséis o dieciocho entre «*Moscas*» y «*Chatos*».

Tal vez exagero.

Bueno; si se pierde esto, combatiremos en los demás frentes. La situación es muy diferente en ellos. Parece que aquí somos víctimas de la «alta estrategia». Vuelvo a pensar en las fuerzas terrestres. ¿Dónde se meterán? ¡Pobres asturianos! Primero en 1934 y ahora de nuevo; siempre les toca la peor parte. ¡Si al menos se pusieran de acuerdo los jefes encargados de la defensa! Al menos, en Aviación tenemos un mando único, por ahora.

Día… Seguimos en Carreño. Salimos al frente una escuadrilla formada por Eloy, Frutos, Huerta y yo. En otra van Panadero, Ortiz, Riverola y Sardina. Dos escuadrillas que, teóricamente, deben de estar compuestas por diciocho aviones, van esta vez con ocho «*Moscas*» en total. Eloy vuela de jefe de Grupo. Panadero y yo de jefes de las dos escuadrillas.

El frente está un poco más adelante de Villaviciosa; Colunga está batido por la artillería de largo alcance. La misión es hacer de todo un poco. Primero, proteger «*Chatos*» que se nos unirán en Siero. Cuando estos terminen su labor de ametrallamiento, volverán a sus líneas, y nosotros seguiremos en el aire para proteger una acción de contraataque y rescatar una unidad cercada. Luego, ya nos dirán los acontecimientos lo que hay que hacer.

Pasamos por Siero. Los «*Chatos*» están formándose, Acaban de despegar. La graciosa figura de este avión de combate lo hace parecerse a un juguete inofensivo más que a una máquina de guerra. Son siete en total.

Debajo de mis alas, veo cómo se desprenden lentamente penachos de blanco algodón de las frías crestas de los montes.

El paisaje es dulce y melancólico. A nuestra derecha, la gran cordillera; a nuestra izquierda, el mar violento de Vizcaya.

Volamos a 500 metros sobre los «*Chatos*». Nuestras dos escuadrillas se cruzan sobre ellos para cubrirles los flancos, a la vez que cubrimos los nuestros.

Comienzo a experimentar el nerviosismo que precede a la acción, y que, una vez en ella, desaparece. El objetivo está debajo de nosotros. Los «*Chatos*» se lanzan a su tarea mientras nosotros empezamos a dar virajes en forma de grandes ochos, tratando de

abarcar un área más grande.

Noto que, a esta hora, el sol se encuentra del lado contrario; si nos atacan, los fascistas usarán esa ventaja. El fuego de la AA es nutridísimo; los «*Chatos*» no lo pasan muy bien que digamos; les tiran con todo lo que tienen. Las sabias recomendaciones de Orlov —mi instructor de combate— vienen a mi mente: «No sólo mirar; es necesario ver, ¡hay que ver!». Me pongo a ver. Mi cuello, lentamente, gira para un lado y el otro. En una de las ocasiones en que fijo la vista en el espacio, alcanzo a distinguir unos puntos en la lejanía, a unos 2000 metros por encima de nosotros. Doy aviso al resto de los «*Moscas*». Aquellos puntos —a esa altitud, tienen que ser «*Messers*» o *Heinkel*— tratan de rodearnos.

Hacemos la «pescadilla». Esto es: viramos uno detrás del otro manteniéndonos a prudente distancia para poder guardar nos mutuamente la cola. Si quieren atacamos tendrán que pasar por nuestra zona y entonces serán ellos los atacados.

Apenas iniciada esta maniobra, dos *Me 109* pasan en picado a un lado de nuestro grupo, mientras el resto de ellos se queda arriba. Panadero y Ortiz se tiran detrás de ellos. Otro de nuestros «*Moscas*» los sigue. No puedo darme cuenta de quién es. Su motor empieza a dejar una larga estela de humo blanco. En seguida, tres *Heinkel* de caza se lanzan en su persecución. Al parecer, el «*Mosca*» va averiado. Sardina y Riverola se tiran a protegerlo. Se entabla el combate. A Eloy y a mi nos atacan los *Me 109*. Detrás de Frutos se coloca otro. Al mirar delante veo dos estelas blancas que me sirven de guía; al mismo tiempo, siento unos golpes en mi aparato. Al volver la cabeza me encuentro con la nariz amarilla de un *Me 109* a escasamente setenta metros de mi cola. Hago medio tonel y me tiro a fondo para eludirlo. Logro escapar. Busco a los míos y veo a un «*Mosca*» acosado por dos *Heinkel*, Centro en el colimador al más cercano y disparo. Al ver las primeras trazadoras abandona su presa. Trato de seguirlo, pero lo pierdo durante el picado.

Al notar que me queda poca gasolina debido a la potencia usada en el combate, opto por retirarme. Busco a quién unirme para el regreso. Tomo contacto con siete de los nuestros; entre ellos hay «*Moscas*» y «*Chatos*». Son Frutos, Huerta y Sardina; en los «*Chatos*» van Llorente, Cayo y Castillo. Los demás no se ven por ningún lado. Al pasar sobre Siero vemos el campo bombardeado. Seguimos hacia

Carreño. Al acercarme a él veo que es imposible aterrizar. Está completamente acribillado. ¿A dónde ir? Siero también está bombardeado. Además, es demasiado pequeño para meter el «*Mosca*» en él. El indicador de la gasolina me hace ver que sólo tenernos combustible para escasamente un cuarto de hora de vuelo. Por fantástico que me parezca, no tengo más remedio que decidirme por Colunga. Bato alas con mi «*Mosca*» y los demás se me arriman. Huerta se me adelanta y señala hacia atrás; Sardina se está tirando para aterrizar en la carretera. Seguimos. Noto que Frutos tampoco nos acompaña ya. En Colunga aterrizamos solamente Huerta y yo. Hay también un «*Chato*»; el de Llorente.

Apresuradamente, guardamos nuestras máquinas entre los árboles. El campo se encuentra totalmente abandonado; sólo quedan algunos soldados atrincherados en las cotas de los alrededores. No hay gasolina, ni mecánicos, ni armeros, ni nadie; nos hemos metido en un verdadero callejón sin salida; para colmo, el aparato de Huerta está lleno de perforaciones en todo el plano derecho.

Llorente no pudo tomar tierra en Siero a causa de que un *Kolhoven* capotó obstruyendo el único lugar disponible. Nos dice que dos «*Chatos*» tuvieron que quedarse en el frente; uno, derribado, y el otro obligado a un aterrizaje forzoso sobre unos sembradíos en nuestras líneas; de los otros «*Chatos*» que regresaron no saben nada. Vio también caer dos paracaídas, poro no supo si eran amigos o enemigos. De los «*Moscas*» que salimos, posiblemente Frutos se encuentre en Carreño; Sardina, si tuvo suerte, en la carretera. Del resto —Eloy, Ortiz, Panadero y Riverola— no sabemos absolutamente nada.

Entre los tres nos ponemos a tratar de resolver nuestra situación, que no es nada halagadora. Destacamos unos soldados para que vigilen los aparatos; les damos órdenes de disparar sobre quien se acerque sin dar el santo y seña: «Cazas».

Tratamos de localizar un teléfono para comunicarnos con Carreño, con Siero, o con algún lugar de las Fuerzas Aéreas. Salimos Huerta, Llorente y yo con los paracaídas a cuestas. Nos vamos caminando al pueblo, que está a unos cuatro o cinco kilómetros, con las pistolas desenfundadas y listas para lo que pueda ocurrir, pues esto está lleno de enemigos emboscados.

No encontramos un solo auto del Ejército o de Aviación que nos recoja. Todo está solitario; no se ve un alma. Únicamente los estampidos y las detonaciones del frente cercano le dan vida al lugar.

Por fin se acerca un auto. Lo ocupan varios oficiales de Artillería; nos dicen que encontraremos un teléfono en un pequeño cuartel que está a la entrada del pueblo.

Corremos hacia allá y llegamos jadeantes. Nos identificamos y nos conducen ante el oficial de guardia. Después de interrogarnos, trata de establecer comunicación con Gijón. La línea está interrumpida desde hace horas: el puerto ha sido bombardeado duramente. No puede comunicar. Nos dice que el enemigo está a punto de desbordarse por el Este, que es cuestión de horas.

Decidimos quedarnos de guardia toda la noche. Pero alguien tiene que salir a buscar gasolina para sacar nuestros aviones de Colunga. Esperar a mañana sería demasiada demora. Echamos a suertes quién saldrá a buscarla. Huerta saca la varita más pequeña. Lo vemos desaparecer por la carretera de Gijón.

Entre tanto, los aviones fascistas pasan y repasan con frecuencia sobre Colunga. Lo hacen muy bajo, como si estuvieran en su propia casa. Está atardeciendo y no tenemos noticias de nadie. Por fin, ya de noche, vemos una camioneta de la escuadrilla. De ella saltan Huerta, el jefe de Estado Mayor y un mecánico. Un camión tanque con gasolina viene en camino.

Un «*Mosca*» aterrizó cerca de El Hórreo. El piloto está herido. No sabemos quién es ni a qué hospital lo han enviado. Eloy está en Carreño con Frutos. Nada se sabe de Riverola ni de Ortiz. Se han perdido dos «*Chatos*».

Día… Anoche apenas pude conciliar el sueño. El horizonte está preñado de negruras. El enemigo ha decidido acabar con todos nuestros aviones lo más rápidamente posible: en cierto sentido, esto es un consuelo, porque indica que algún daño le hemos hecho. Lo malo es que no veo cómo vamos a impedir que nos echen de este frente. Los alemanes no parecen tener más que una consigna: disparar. Lo hacen como autómatas, hasta el punto de llegar a derribar, por ofuscación, algunos aviones suyos.

Hoy, a las cinco de la mañana ya estamos de pie. Una ligera colación preparada a la carrera es suficiente para dejarnos la ilusión de desayuno, Nos preparamos para ir al campo de Colunga.

En el umbral, Llorente, Huerta y yo nos despedimos del encargado del chalet. En este momento vemos venir por la carretera tropas en retirada que desfilan lentamente; soldados soñolientos, batidos sin cesar desde todas partes, sabe Dios por cuánto tiempo.

—Son nuestras tropas —nos dice el encargado.

—¿Suyas también? —Le preguntamos a coro.

Nada replica; se nos queda mirando seriamente, como si no supiera en qué forma tomarlo. Y es que en este pueblo todo es enemigo.

Apresuramos el paso para llegar al campo cuanto antes. Llevamos los paracaídas al hombro, la pistola lista. Nuestra mirada recorre con detenimiento las obscuras ventanas de las casas. Los soldados nos miran indiferentemente. Podemos ser muertos sin pena ni gloria. Desde una de aquellas ventanas, un fascista emboscado puede disparar. Cuando llegamos al campo está amaneciendo. De repente, nos detenemos con la respiración en suspenso y la mirada fija en el Este. Se oyen motores de aviones. El ruido es inconfundible. Aumenta de modo alarmante. Un grupo de pequeños puntos empieza a destacarse en el horizonte. Al acercarse, descubrimos una formación considerable de aviones enemigos, la mayor que hemos visto hasta la fecha. Un conjunto formidable. Los contamos con la acostumbrada rapidez. Sesenta, setenta aparatos. Cazas y bombarderos.

Pasada la primera impresión tratamos de salvarnos, de ocultarnos. Estamos en mitad del campo, de la zona de aterrizaje y despegue. No podemos alcanzar los extremos para ocultarnos en los refugios que allí hay. Nos tiramos al suelo, cara al cielo. Casi sin respirar, vemos desfilar sobre nosotros aquellas oleadas de aviones. Los *Messerschmitt* juguetean entre sí. Los pesados *Junkers,* con el vientre lleno de muerte, no parecen estar de acuerdo con aquellos juegos.

Se produce un milagro. No nos han visto. Pasan y pasan, se pierden de vista. ¡Gijón, hacia ti camina la destrucción! ¡Gijón, prepárate a morir!

—Vamos, Tarazona —susurran Huerta y L1orente.

«¡Cabrones!», pienso.

Nos dirigimos a nuestros aviones. Llorente despega primero. Va a Siero. De pronto, oímos cómo cañonean la carretera por la que hemos venido. Si hubieran sospechado que había aviones en el campo habrían terminado con ellos. En estos días, a pesar de nuestras alas, vivimos con el miedo constante de quedar copados.

Estoy metido en la cabina de mi «*Mosca*», cuando pasa Llorente por encima de nosotros. Pongo en marcha el motor, y comienzo a rodar hacia el punto de despegue. Huerta viene detrás de mí. Le hago señas preguntándole si ya está listo. Me señala algo, pero no lo entiendo. No le doy importancia. Sin esperar más, despego. Meto el tren de aterrizaje, y, en vuelo rasante, paso sobre el avión de Huerta. Para mi sorpresa, veo que lleva al «*Mosca*» hacia el lugar donde lo tenía camuflado. ¿Por qué no despega este hombre? No doy crédito a mi vista. Al dar otra vuelta veo a Huerta saltar de su aparato. Luego, me hace señas. Quiere decir que me marche. Mueve los brazos desesperadamente, señalando hacia nuestras líneas. De pronto, comprendo: toda esa masa de aviones que hemos visto pasar sobre el campo hace unos momentos está de regreso. Ya vuelan sobre El Hórreo. ¡Los veo! Quiero aterrizar inmediatamente, pero no puedo hacerlo, so pena de ser acribillado irremediablemente. ¿Y cómo esconderme con el avión a 500 kilómetros por hora? Corto hacia el mar. Vuelo a una altitud inverosímil, bajísimo, casi rozando las copas de los árboles. Si llegan a verme es el final… y un final poco romántico. Pienso en embestir a la formación, dejarme caer y chocar contra los bombarderos. Pero tengo miedo de morir. No he sido educado para hacerlo de esa manera ni de otra. De pronto veo claro; salvarme y salvar el avión. Me escabullo, entro en cañadas, me oculto tras el menor accidente de terreno, vuelo aún más bajo que las copas de los árboles, al máximo de velocidad que un mínimo de prudencia permite. Me deslizo por entre los majestuosos acantilados hasta que logro alcanzar el mar y me dejo caer sobre él. Nivelo el caza apenas a un metro de la superficie. Miro atrás, arriba, esperando en cualquier momento ver salir una figura quimérica con sus garras amenazadoras y las fauces abiertas vomitando fuego. Pero no me persigue nadie. ¡Qué miedo he pasado!

Comienzo a ganar altitud; a poco de hacerlo, veo el resultado del

bombardeo de Gijón. Grandes llamaradas enrojecen el horizonte. Encima del rojo vivo de las llamas, un humo denso. Humo negro de gasolina quemada, de aceite ardiendo, de las casas convertidas en hogueras, de la dinamita que estalló fieramente. En medio de toda esta monstruosidad, es como si viera la sangre derramada y oyera los gritos furiosos de la impotencia, de la locura. ¡Y la radio fascista dice que sólo son atacados los objetivos militares…! Gijón, lleno de gente hambrienta, aterrada, desmoralizada, yace a las puertas de un frente que se viene abajo, sin fe. Me olvido de mí pensando en la pobre gente del puerto, de la ciudad. El soldado es, hasta cierto punto, dueño de escoger su muerte. El elemento civil no tiene más remedio que encogerse y esperar a que pase el horror.

Poseído de dolor y odio, pongo proa a Carreño. Vuelo bajo para poder observar bien; pronto me hallo sobre el campo. Su superficie está totalmente «picoteada» por las bombas, pero la mayoría de los agujeros han sido tapados. Al verme, tiran un bote de humo para que yo vea la dirección del viento. Escojo un callejón entre los agujeros recién tapados, y aterrizo. Aprendemos con rapidez.

Eloy, Frutos, Toquero, Panadero y el jefe de Estado Mayor salen a recibirme. Me cuentan infinidad de cosas. Riverola ha desaparecido. Ortiz está gravísimo en el hospital, con quemaduras de tercer grado que se produjo al incendiarse el avión cuando lo derribaron. Panadero muestra en su nariz las huellas del accidente que ha sufrido al intentar tomar tierra en un sembradío. Su avión está hecho pedazos. Sardina, el piloto que dejamos tratando de aterrizar en la carretera, está también en el hospital con todos los dientes fuera de su lugar. Su avión viene en camino a bordo de un camión. Estoy a punto de explicarles lo que nos ha pasado a Llorente, a Huerta y a mí, cuando oímos el zumbido característico del «*Mosca*». No puede ser otro más que Huerta. Una vez que aterriza y está ya junto a nosotros siento una gran alegría. Ahora que cada vuelo parece ser el último, quiero más a los amigos. Me da enorme alegría poder abrazarlos al aterrizar. Huerta nos cuenta que al ir a despegar en Colunga, detrás de mi, se percató de la presencia de la aviación enemiga. Yo ya estaba en el aire. No me pudo avisar. Pensó en lo insensato que hubiera sido elevarse en aquellas condiciones y optó por quedarse. Los alemanes pasaron sin prestar atención a un campo que ya consideraban suyo. Se perdieron de

vista hacia el Este.

¡Ojalá el futuro no nos guarde muchos días como el que acabamos de pasar! Aunque, después de todo, estamos vivos. ¡Algunos, estamos vivos!

Día… Tenemos unos días de descanso. Sé que no pueden durar porque el enemigo se está reorganizando y nos da un respiro sólo porque no quiere correr riesgos, y, antes de darnos el golpe final, consolida sus posiciones. ¿Qué haremos cuando de nuevo desate la ofensiva…?

Hemos aumentado nuestra dotación de aviones con dos más, un «*Mosca*» y un «*Chato*». Nuestra fuerza aérea asciende ahora a nueve cazas. El «Circo Krone» ya no existe. El enemigo puede poner en el aíre veinte de los suyos, y me quedo corto, por cada uno de los nuestros. O nos hemos prohibido tácitamente hablar de derrota o somos unos optimistas sin remedio. Nadie habla del desastre que se aproxima. Ni ellos ni yo. Sólo cuando abro mi Diario, y nos quedamos solos mi alma y yo, me sorprendo con la amargura de mis pensamientos. No es que crea que la guerra esté perdida: es que no estoy conforme con la parte que nos ha tocado desempeñar. Sabemos que en otros frentes sí tiene sentido darle la cara al enemigo.

OCTUBRE

DÍA… Ayer me avergoncé de todas las veces que mi fe ha vacilado. La gente de Gijón nos demostró el cariño que tiene a los pilotos, que hacemos lo que podemos por defender este pedazo de tierra española. Organizaron una función en nuestro honor en el Teatro Dindurra. Se iba a representar una obra sobre un tema de aviación. La compañía Meliá-Cibrián se encargaría de interpretarla.

Llegamos después del anochecer; encontramos el teatro engalanado con banderas tricolores y profundamente iluminado. Grandes retratos hechos a mano de *la Pasionaria* y de Manuel Azaña adornaban la entrada. Una gran muchedumbre no aguardaba. Nos asignaron un pequeño palco. Me tocó ser el primero en entrar, y, al asomarme, vi con sorpresa que el público se levantaba de sus asientos y rompía a aplaudir y a lanzar vivas. La gente me miraba y me puse encarnado inmediatamente. Quise salir, porque no podía con la vergüenza y el desconcierto, pero ya entraban mis compañeros. Entonces, el aplauso se hizo atronador. Permanecimos de pie varios minutos recibiendo el cálido homenaje de aquellas personas. Varios de nosotros tuvimos que volver el rostro para que no nos traicionaran las lágrimas. Fue una demostración sincera de afecto. Espontánea y sencilla. No hubo discurso, y nos obsequiaron con ramos de flores. Flores y besos. Besos tiernos, cariñosos, y algunos que no eran tan inocentes.

Entre la gente, yo trataba de distinguir a Churi. Ella es la paz a la que vuelvo cuando me dan permiso para ir a Gijón.

Por fin la descubrí, y, protegiéndonos de las embestidas, nos abrazamos. No pudimos decirnos nada, pero tampoco queríamos hacerlo. Nos miramos durante largo tiempo.

Al terminar la función, ya avanzada la noche, salimos. En el camino a Villaviciosa, el auto caminaba a vuelta de rueda por causa de la neblina que lo envolvía todo. Atravesábamos una zona impenetrable a la mirada. Nos recostamos en la arena de la playa. Las olas llegaban lentamente produciendo un ruido sordo y suave. En la obscuridad del agua se destacaban puntitos brillantes como perlas fosforescentes. Estábamos tan cerca de la orilla que la humedad del aire se nos pegaba al cuerpo. En los ojos de Churi, ojos negros, de negras pestañas, se prolongó un mar que no me cansé de mirar. Un mar silencioso en el que me hundí hasta que el ruido de las olas de otro mar me devolvió a la realidad.

Soplaba una brisa fría que había encrespado algo las olas. Comienza a clarear.

9 de octubre. Hace tres días que no toco este Diario. Se vive con los compañeros y con ellos se muere. Eloy Gonzalo Obarro ha muerto.

El día que lo derribaron, un nublado bajo cubría las montañas.

Hay quien cree en los presentimientos; hay quien no cree. Sería por la opresión de la atmósfera; porque la poca luz que se filtraba entre las nubes era gris y triste; porque el viento era frío; porque nos mirábamos y no nos decíamos nada; no sé por qué, pero presentíamos la tragedia.

Dormitaba en la cabina de mi «*Mosca*» cuando me despertó el ruido del motor de un automóvil. Era Eloy, que me traía un mensaje del jefe de Estado Mayor. Aviones enemigos venían en dirección del campo. El comandante Luna había recomendado rehuir el combate con los cazas. No podíamos perder más aviones. Cuando comenzaba a girar la hélice de mi pequeño caza, Eloy metió gases y levantó la cola del *I-16*; recogió el tren de aterrizaje y pasó sobre mí a toda velocidad. Seguía a Eloy, que ya viraba en dirección al puerto.

Al pasar sobre el campo, vimos que el avión de Frutos

despegaba. Las nubes estaban bajísimas, apenas habían luz entre la tierra y ellas. Tuve que volar por instrumentos, algo que no me enseñaron en la URSS Perdía a Eloy de vista. Miré a mi alrededor, buscando a Frutos. No vi a nadie. Pensé que se habían metido en el velo nebuloso que iba rozando en ese momento. Solo, me lancé hacia arriba. La cabina se llenó de gotitas microscópicas, como si fueran humo. Traté de mantener el vuelo de la mejor manera posible; el anemómetro oscilaba. Unicamente el indicador de altura me decía que iba ascendiendo. A medida que avanzaba fui entrando en zonas de mayor condensación, y arreció la lluvia. Afortunadamente, la turbulencia era casi nula. Deslicé el capacete sobre mi cabeza y cerré la cabina; los alfilerazos producidos por las gotas de agua a esa velocidad, lastimaban el rostro.

Al salir de aquel nublado me encontré volando sobre un lecho de algodón que se extendía hasta donde la vista alcanzaba. Volaba a más de dos mil metros por encima de la capa de nubes. Abrí la cabina para cuidarme ahora de otra clase de enemigos, y busqué ansiosamente a mis compañeros. No se veían por ningún lado. Remonté mi «*Mosca*» hasta los 3000 metros; luego, subí a 4000. Nada. La soledad era completa. Traté de orientarme y di vueltas sobre una zona en la que creía que estaba Gijón. No tenía más punto de referencia que el Pirineo y éste llegaba hasta Francia.

Por fin, alcancé a ver algo que se distinguía claramente de las nubes. Era humo que probablemente se elevaba de Gijón, que debía de estar en llamas. Quise atravesar las nubes pero… no sabía dónde estaba. Podía ser que me encontrase sobre terreno montañoso y, al descender… Decidí volar hacia el mar. Desde lo que creía que era Gijón, puse proa al Norte y volé durante cinco largos minutos. Cuando consideré que ya estaba sobre el Cantábrico, piqué las nubes. En unos segundos me encontré debajo de aquel nublado y encima del mar. Tenía que volar rozando la superficie. Las nubes estaban pegadas al agua. De vez en cuando atravesaba fuertes aguaceros. Me acerqué a la costa y me guié por unos promontorios que conozco bien. Estaba entre El Musel y el campo de Carreño. Traté de no perder el contacto visual con la tierra; hubo momentos en que me quedé volando a ciegas. ¡Qué manera de sudar! Cuando al fin distinguí el campo, me tranquilicé.

Al bajar del avión sólo vi el aparato de Frutos. Había aterrizado

un poco antes que yo. Tuvo contacto con aviones enemigos de bombardeo; los vio salir de las nubes; eran *Junkers 86*. Cuando vio que no había cazas los siguió. A la altura de Colunga les dio alcance. Ametralló a uno de ellos. No supo si lo derribó. De repente se vio rodeado por cazas; no le dispararon; querían llevárselo con ellos. Cuando escapó le dispararon una lluvia de balas. Su motor averiado empezó a perder potencia, y el avión, altitud. Jugándose todo, picó las nubes. Sobre el pueblito de Tazones salió al mar.

Le pregunté por Eloy. No sabía nada. Le hice la misma pregunta al jefe de Estado Mayor y noté que trataba de ocultarme algo. Sólo sabía que Gijón había sido duramente castigada otra vez; unas bombas habían caído en la iglesia que sirve de hospital.

—Luna —continuó— vio un «*Mosca*» atacar a…

No lo dejé terminar la frase. Corrí hacia la caseta para telefonear a Luna y saber la verdad. Llegué sin aliento y no pude emitir palabra: alguna. Detrás de mí, entraron Frutos y Toquero. Este me dijo que había ido al hospital de Simancas, a ver cómo seguían los amigos. Allí le sorprendió el bombardeo. Los corredores del hospital se habían llenado de heridos en un momento; a la mayor parte de ellos los traían de la iglesia de Gijón. Eran tantos, que los médicos no podían atenderlos a todos. Se disponía a volver al campo, cuando el médico que ve a Saladrigas le dijo que acababa de llegar una ambulancia del servicio del puerto y que, entre los heridos, se encontraba un piloto. Fue a la sala que le indicó el médico y, después de buscar entre muchos cuerpos, lo encontró. No pudo continuar, Cogí el teléfono y establecí contacto con Luna. Me dio permiso para ir al hospital.

Al traspasar las puertas de Simancas quedé horrorizado. Era la primera vez en mi vida que veía tanta sangre. Los pasillos en donde yacían los heridos estaban resbaladizos. Una superficie de excremento mezclado con sangre cubría los pequeños espacios que quedaban para pisar. Yo me sentía pálido. Me miraba las manos, y, de pronto, mi cabeza empezó a debilitarse. Llamé a una enfermera y me cogió del brazo. Me dio vergüenza. Mientras me buscaba una silla para sentarme tuve que dejarme caer sobre una rodilla y apoyé una mano en uno de aquellos cuerpos. Ya estaba frío. Pasó un médico y le pregunté por Eloy, No sabía nada de él, ni quién era.

—Es un piloto —le dije.

—Búsquelo; no tengo tiempo de acompañarle —me contestó.

Empecé a buscar a Eloy, La angustia había desaparecido. Ya me sentía mejor. La enfermera me señaló un cuerpo joven. Estaba desnudo. Unos pequeños agujeros se le notaban en la piel. Eran balazos. Estaba vuelto, con la cara hacia abajo. Me acerqué a él. Tenía miedo de que fuera Eloy. Le cogí del hombro y traté de volver el cuerpo. Se me resbaló, pero alcancé a verle algo de la cara. Mi corazón empezó a latir con rapidez. La enfermera me ayudó a sujetar al hombre. Entre los dos pudimos poner el cuerpo mirando hacia arriba. Los ojos de Eloy estaban abiertos. Su boca, entreabierta, dejaba ver los dientecillos medio salidos. En medio del pecho le había explotado una bala, y el corazón lo tenía a flor de piel.

—¿Es éste su amigo? —me preguntó la enfermera con voz queda.

No pude contestar. Los lamentos de los heridos y los gritos de los familiares no lograban sacarme del estupor. Alguien me cogió del brazo y me sacó de aquel lugar.

¡Eloy había muerto!

Al pasar por la Región Aérea encuentro a Martin Luna. Me cuenta lo ocurrido a Eloy. Los bombarderos entraron por el mar, bajísimos. Nadie esperaba el ataque, y los sorprendió. Cuando avisó a Carreño, ya los vigías de la costa los estaban avistando. Los escasos disparos de antiaérea que les hicieron no los inmutaron. Dejaron caer las bombas casi en viraje… Fue una explosión horrísona. No el clásico rosario de explosiones sino algo fuera de lo común. Después del primer momento de desconcierto, salieron a indagar; fue entonces cuando vieron un «*Mosca*» pasar entre el fuego y el humo y lanzarse decidido a la caza. Atacó de frente a una patrulla de bombarderos, pero, cuando quiso salir del ataque, no pudo hacerlo por abajo debido a la falta de altitud. El asalto fue frente a frente, y el «punto» izquierdo de la patrulla, sin control, se hundió en el poco espacio que quedaba hasta el mar, cayendo en el puerto. Al mismo tiempo, el caza de Eloy era acribillado por los ametralladores de torreta de los otros aviones enemigos.

Planeó, y cuando todos creían que llegaría con suavidad al agua, vieron cómo, casi rozando ya la superficie, metió el plano derecho girando increíblemente sobre el motor, cayendo finalmente sobre el

ala izquierda, levantando un géiser.

Con una lancha de la Marina lo rescataron pronto, pero todo fue en vano. Tenía dieciséis balazos metidos en el cuerpo.

10 de octubre. He estado días y días abatido, lleno de estupor, como tratando de encontrar una explicación a la muerte de Eloy, pero sin hallarla, porque el hecho de la guerra no me parece razón suficiente. Ahora sé que más fuerte que la guerra es el valor, la humanidad, la digna virilidad de un Eloy Gonzalo.

11 de octubre. Hoy sólo despegamos Huerta y yo. Somos toda la caza republicana, junto con dos «*Chatos*» que se nos unieron luego.

¡Qué inmenso me parece el espacio!

Vamos a Gijon. El destructor *Ciscar* todavía está en el puerto y… a flote. Mientras vuelo me digo: «¿A quién le tocará hoy?». Creo que ahora todos pensamos lo mismo. El enemigo ha cambiado de táctica: llega, nos mira, vuela sobre nosotros y luego nos espera en Carreño. Ya no acepta combatir en el aire, y ¿para qué, si nos tiene a su merced cuando vamos a aterrizar? Las tropas enemigas están entre Villaviciosa, y Gijón; nuestros soldados, exhaustos, sin municiones, como muertos en vida, ceden terreno. Es una retirada de hombres descalzos, con los pies sangrantes, desmoralizados.

Hoy bombardearon Gijón varias veces, una vez más después de muchas. Estamos atacando a los bimotores, cuando llegan los cazas. No nos dejan continuar. Los bombarderos pueden empezar tranquilamente a realizar su trabajo de destrucción. Comienzan a arder barcos y casas, y a volar tramos del muelle. Entre tanto, a nosotros se nos va todo el tiempo en subir, bajar, meter gases, picar a la vertical. Tirar la palanca para subir al cielo y apretar los gatillos al ver pasar una marca enemiga. No puede decirse que entable combate con un caza. A nosotros nos toca huir. Huir, y, al mismo tiempo, permanecer en el aire, en el área de combate.

Hemos tenido —como dijo Toquero— que salvar el pellejo y guardar la ropa. Un bombardero que se ha separado de la formación es alcanzado por Huerta y Llorente. Éste va pegado a la cola del *Junkers*, cuando varios *Heinkel 70* se dejan caer para atacarlo. Meto

rápidamente el pedal derecho, y la nariz de mi «*Mosca*» hace frente al fuego de ellos. Pasan como rayos. Huerta los ha visto y se defiende. Llorente juega con su «*Chato*» en metro y medio de espacio.

De repente, siento que me tocan y que el motor empieza a ratear. Me escapo, y vuelvo rápidamente al campo con el motor echando gran cantidad de humo. Estoy virando con el tren de aterrizaje bajado, cuando aparece a mi izquierda un *Me 109*. Pienso que me derribará. Logro aterrizar. Sin quitarme el paracaídas, salto del «*Mosca*» y echo a correr buscando dónde protegerme del ametrallamiento de mi perseguidor. A poco, desisto de hacerlo; el paracaídas me pega en las corvas a cada paso que doy, doblándomelas, Me desabrocho desesperadamente sus amarres y me lo coloco encima de la cabeza. En ese mismo momento, el *Me 109* pasa disparando sus ametralladoras. Las balas levantan surtidores de tierra a mi alrededor, pero no me tocan. Tiro el paracaídas y vuelvo a correr. Siento que mis pulmones van a estallar. Logro echarme a la acequia que bordea el campo. El piloto alemán se olvida de mí y se dedica al «*Mosca*», pero no logra meterle ni una sola bala.

Siento como si hubiera vuelto a nacer; la vida, a pesar de todo, es una cosa muy buena. Hubiera sido más fácil derribarme que dejarme escapar ileso. Hoy es mi día de suerte. Si me vuelvo a ver en las mismas, no lo cuento, por más novato que sea el piloto que me toque.

12 de octubre. El episodio de ayer me hace sentir como si acabara de llegar a la mayoría de edad en la aviación. Tengo más confianza en mí mismo; además, empiezo a darme cuenta de que los pilotos alemanes no son infalibles, ni invulnerables; ese mito se me está convirtiendo en fuego fatuo. El piloto alemán puede fallar. Esto lo aprendí hoy. Sé que aprenderé que al piloto alemán se le puede derribar. Y, si no, al tiempo.

13 de octubre. Hoy salimos infructuosamente una vez más. Al regresar, falta Huerta. Lo dábamos por perdido cuando lo vemos

venir con el motor parado y la hélice en bandera.

Aterriza perfectamente, pero el «*Mosca*», sin potencia para ser controlado, inicia una vuelta hacia la izquierda y mete el morro en el fondo de la acequia que bordea el campo. Vamos a auxiliarlo, y, poco antes de llegar, lo vemos que salta de la cabina cogiéndose la mandíbula con las manos. No podemos enterarnos de nada por su propia boca; por el golpe, el maxilar inferior se le ha encajado en el superior.

Más tarde voy a verlo en el hospital. Lo alimentan con líquidos por medio de unos tubos. Está animoso, pero no creo que las tenga todas consigo. Si esto se pierde, tendrá que quedarse en Gijón. Y yo creo que lo sabe.

Esto es un caos: el Norte se derrumba. Gijón está atestada de heridos, y las carreteras, repletas de soldados en retirada, la mayoría muertos de cansancio y con los nervios deshechos. Todo lo han soportado: bombardeos, ametrallamientos, emboscadas; todo les ha faltado: artillería, apoyo aéreo, atención médica, alimentos, y, sobre todo, esperanza.

Estoy con Churi. Siente la tragedia desde hace ya algún tiempo, pero no se había atrevido a decírmelo. Hoy lo hace porque nota que mis palabras son falsas, y todo mi optimismo, simulado. Ya para irme, llora. Se tragó las lágrimas mientras estuvo conmigo, como si yo las pudiera entender como un reproche. Tengo remordimiento; he sido un egoísta; he gozado de la paz que ella me ha dado, sin pensar en la soledad en que se quedará. Porque no nos volveremos a ver. Hoy casi no hablé; ella lo dijo todo. A pesar de sus dieciséis años, en sus palabras hubo amargura. Y, de esa amargura, yo tengo parte de culpa. Nos despedimos como si nos hubiéramos dicho todo lo que puede decirse entre una mujer y un hombre. Al regresar al campo, siento que he envejecido.

24 de octubre. Estoy en Burdeos (Francia). ¡Cuántas cosas han ocurrido en unos pocos días! Todo Asturias está en poder del enemigo. El 21 de octubre entraron en Gijón. El 14, estuve a punto de perder la vida. Ese día, como muchas otras veces, sólo había en el aire cuatro aviones nuestros: dos «*Moscas*» y dos «*Chatos*». A simple vista podíamos observar con claridad la línea del frente que

sólo distaba 25 kilómetros; veíamos el polvo de las explosiones, y los fogonazos, que semejaban un collar de fuego puesto a un condenado a muerte. No tardarnos en descubrir al enemigo. Eran muchos; estaban en todas partes: cazas, bombarderos, aviones de reconocimiento. Constituían un verdadero desfile de la aviación fascista sobre la tierra asturiana. Hicimos contacto con ellos; su superioridad era abrumadora. Había cerca de cien aparatos. Y no era asuntos de calidades, ni de moral de combate. Pura y simplemente, de aplastante desproporción numérica. Además, no teníamos más que un campo para regresar, y nuestra espalda la «protegía» el mar.

Al atacar una formación de bombarderos, Frutos y yo nos vimos envueltos por monoplanos enemigos: *Heinkel 70* y *Messersehmitt 109*. Las trazadoras iban estrechando el cerco mortal y pronto empecé a sentir los impactos. Nos tenían «arrinconados». Quise salirme de aquello, salvarme. Piqué desesperadamente y metí gas a fondo. Me siguieron. Cerca de tierra tiré de la palanca hasta que perdí el sentido de la vista. Fue cuestión de segundos. El «*Mosca*» subió seguido por sus «verdugos». Las balas golpeaban en el fuselaje, en los planos. La cabina estaba deshecha. Nos defendimos hasta lo imposible; pero estábamos sentenciados; no nos quedaba esperar otra cosa que la muerte. Frutos y yo parecíamos un par de jabalíes acosados por una gran jauría. Y, como a un jabalí, todo el miedo se me convirtió en rabia impotente. Traté de embestirlos. De pronto, al tratar de maniobrar mi *I-16*, no respondió. Los controles estaban cortados. El «*Mosca*» estaba sin gobierno. Miré las alas; estaban hechas una criba. Sólo a mi cuerpo no le habían tocado.

Me arrojé en paracaídas desde 4000 metros. Me sentí paralizado por el vacío. Veía aviones por todas partes. El aire silbaba a medida que mi cuerpo lo iba cortando. No quería abrir el paracaídas, porque sería la muerte segura. Me ametrallarían. Esperé; di vueltas y más vueltas; el aire se me metía por las narices y me impedía respirar. La tierra crecía y se me acercaba rápidamente. No lo pensé; tiré de la anilla y sentí un brutal golpe que casi me partió en dos. Sentí que se me desgarraban las axilas. El dolor era insoportable. Lo único que me consolaba era la tranquilidad con

que iba descendiendo. Nada se oía, a pesar de que el viento soplaba con fuerza y hacía derivar mi paracaídas.

Caí encima de un gran árbol… La corola del paracaídas se quedó enganchada en las ramas altas, y mi cuerpo, como un gran badajo, golpeó sobre el inmenso tronco.

… … … … … … … … … …

Volví a la vida en la cubierta de un barco. Los brazos y las piernas me dolían terriblemente. El vendaje que me cubría la cabeza me hizo recordar, en parte, lo que había pasado. Me rodeaba gente desconocida, salvo Amparo, una de las empleadas de la escuadrilla. Sentí enorme alivio al tenerla cerca. Poco a poco recobré el sentido plenamente. Y lo primero que vi fueron las densas columnas de humo que se elevaban de la ciudad de Gijón en llamas. Habíamos sido evacuados (según me contaron), después de una lucha con centenares de personas que querían huir. Íbamos a bordo de un vapor inglés. La mayoría éramos oficiales de Aviación y de Artillería, y los inevitables enchufados que se esforzaban por pasar inadvertidos.

A mis preguntas, apenas respondieron mis compañeros; como yo, estaban bajo el efecto del momento. El golfo de Vizcaya era un mar «faccioso», y nuestra ruta a Burdeos no podía estar libre de barcos ni de aviones con la bandera enemiga.

La noche cayó sobre nosotros. El resplandor lejano de los fuegos encendidos en la costa de Asturias punteaba la ruta seguida por aquel barco de Su Graciosa Majestad. Con ojos que no parpadeaban veíamos desfilar la sombra fantasmal de aquella tierra amada.

El cansancio nos venció al fin; nuestros cuerpos ya no podían soportar aquel tormento de músculos, de ojos, de nervios; ni nuestra mente, la tortura espiritual de la derrota, sangrienta, brutal, injusta.

Al amanecer, una nueva angustia se apoderó de nosotros. Por la cubierta corría la voz de que los barcos facciosos estaban al llegar, y que seríamos tomados prisioneros. Oteábamos ansiosamente el horizonte, esperando ver aparecer a los que pondrían fin a nuestra aventura.

Unas dos horas después de amanecido, las máquinas de nuestro barco se detuvieron. Estábamos tirados sobre la cubierta y no podíamos ver lo que ocurría fuera. Al que se asomaba, lo hacían retirarse a tirones. El capitán del buque no quería que los fascistas se enterasen de que a bordo de su barco viajaban soldados de la República evacuados de Gijón. Yo no sabía qué leyes nos podían proteger; y, como yo, los demás. Entre las rendijas y a través de los agujeros vimos acercarse las masas grisáceas de los barcos facciosos.

La silueta imponente del crucero *Almirante Cervera* pasó cerca de nosotros, seguida de los bous armados *Ciriza*; y *Alcázar de Toledo*. Al capitán del barco en que viajábamos se le ordenó detenerse. Y ambos comandantes, inglés y español, parlamentaron largamente.

Supimos que seríamos llevados como prisioneros a Ribadeo. Escribimos algunas notas para la familia. Las mujeres podían continuar. La guerra, por el momento, parecía que iba a terminar para mi. Mas la alta política lo tergiversó todo para el enemigo. La *Home Fleet* hizo su aparición, y el crucero inglés *Exeter* nos liberó de nuestros hambrientos captores, Unos hurras silenciosos pusieron punto final a nuestro corto cautiverio… Algo tenía ya que agradecerles a los ingleses.

Después de dos días de incertidumbre y de husmeos aéreos, llegamos a Burdeos.

De los «*Moscas*» llegados al frente del Norte, únicamente uno, tripulado por Frutos, pudo salir de Carreño. Los demás quedaron en tierra asturiana como frío testimonio de la desigual lucha. De los «*Chatos*», apenas tres se salvaron de la hecatombe. El «Circo Krone» quedó enterrado en el mar y en las montañas en compañía de sus bravos pilotos.

En el barco venían Huerta, Toquero, Saladrigas, Otaño, jefe de Estado Mayor, algunos mecánicos y también armeros. Allá quedaron Prada, Panadero, Ranz, Eloy… Para éstos terminó la guerra. ¡Que descansen en paz! Ya no hay lágrimas. Ahora. teníamos que continuar la lucha que juntos habíamos empezado.

¿Morir? ¡Qué absurdo! ¡Cómo me acordaba de la frase de Toquero…! Al desembarcar en Burdeos me quitaron unas grapas que unían la herida causada cuando me tiré en paracaídas. Me sentía bien. Unicamente me ahogaba la rabia al tener que pasar por terreno francés. Me ofendía la indiferencia con que nos miraban

algunos estúpidos *gardes-mobiles*. ¡Después de lo que se quedaba atrás! ¿No se daban cuenta ellos, franceses, de lo que representábamos? Vivían aún de las glorias del pasado. La gente, en los andenes de las estaciones, no sentía lo más mínimo nuestra derrota. Al contrario. En el fondo tenían razón. O sea, miedo de empezar otra vez. Creían que los alemanes tomarían en cuenta su benévola inclinación. ¡Pobres diablos! El paso por Francia fue frío.

NOVIEMBRE

DÍA… Llegamos a Barcelona. ¡Qué contraste! No parece que haya guerra. En los rostros de las personas hay tranquilidad. No conocen el acíbar de los bombardeos, ni el silbido de las bombas. Relacionan la contienda con la falta de algunas diversiones, y, algo, con la escasez de alimentos. Parece una ciudad en la que algunas actividades estuviesen en huelga. Las trincheras están lejos. Los hombres que reclamó el frente no están aquí. Quedaron los ineptos, lisiados, enchufados y emboscados. La maquinaria oficial abunda. Los uniformes de opereta y botas relucientes llenan las Ramblas, donde las coimas salen de los garitos a buscar carne pálida y causar bajas. Estos «aguerridos» militares no se parecen a los del Norte. En aquellos barbudos vibraba el momento, la expansión de las bombas, la angustia del mañana. Se les notaba corazón, vida. Estos, parecen maniquíes con cuerda.

Sin embargo, hay excepciones. Los médicos y enfermeras del hospital donde me atienden, son un ejemplo. Almas en pie de guerra, que esmeran sus cuidados, indagan de los frentes y se emocionan. Desean ir a la línea de fuego para prestar más ayuda.

Este centro es una continuación, en retaguardia, del momento que vive España. En una furgoneta del Ejército de Tierra salimos para Valencia. Toquero viene conmigo; Huerta y Saladrigas han quedado hospitalizados en Barcelona.

Día… Frutos logró llegar a Francia con el único «*Mosca*» que salió del Norte en vuelo.

Despegó de Carreño llevando a su mecánico acurrucado en el «puro» del caza. Puso proa al Este. ¿A qué lugar del Este? A Francia. No llevaba mapas, ni mucha gasolina. Él quería alcanzar cualquier lugar de la costa francesa y salvarse. Después de una hora y pico de vuelo durante el cual se vio atacado por Fiat y antiaéreos de los barcos facciosos, llegó a lo que supuso era Francia. Y, en un campo cercano a un pueblo, aterrizó.

Unos soldados se le acercaron conminándole a descargar las balas de las tolvas, pues ¡estaba en territorio francés! Frutos no quería saber nada con gabachos y les contestó en español que él únicamente sabía una manera de hacerlo.

—¡Hágalo! —Le contestaron—. ¡Se lo ordenamos!

Frutos se subió al «*Mosca*», quitó los seguros de las ametralladoras y disparó hasta el último cartucho que contenían las tolvas.

El asombro y pánico de los pobres soldados fue terrible.

Frutos y su mecánico fueron encerrados en la cárcel de Biarritz (donde había aterrizado). Los liberaron, gracias a la Diplomacia española, después de tres días de alegatos.

Al llegar escoltados a la frontera con España y antes de entrar en territorio español, trataron de convencerlos de que se pasaran al enemigo.

Han salido para Valencia un par de días antes que nosotros.

Día… Una tremenda tormenta se interpone en nuestro camino. Puentes derrumbados y el vadear ríos crecidos nos demoran. Después de treinta y ocho horas de incómodo viaje llegamos a Valencia. Me despido de los amigos.

—Subo las escaleras de casa.

Siento inmensa alegría. Cuando toco la puerta, mi corazón late apresurado. Mi hermana Josefina abre. Sorpresa: incoherencia. Al fin nos vemos todos reunidos; me creían prisionero, el Ministerio había informado. Les cuento mis experiencias. Creyeron en grandes sufrimientos. No puedo ocultar mi herida; ésta revelaba algún daño. La alegría de verme les hace olvidarla pronto. Hablando, no nos

damos cuenta del tiempo. Amanece. Carlos está en el frente. Menos aportación de comestibles para la familia. No pasan hambre, pero sus organismos empiezan a debilitarse.

Día… Voy al Ministerio del Aire. Al observar el desarrollo de la herida ordenan mi ingreso a La Malvarrosa, casa de reposo para pilotos. Me toman radiografías de la cabeza.

Valencia se parece a Barcelona. La llegada de los ministros ha cambiado la fisonomía tranquila de la población. El pueblo ve con disgusto la «invasión» de la ciudad por parte de los que evacuan Madrid, y éstos critican a los levantinos su apatía y «enchufismo» aparentes. Aquí, también los frentes están lejos.

Ciertamente, no sé lo que pasa en nuestra retaguardia. Será que el fuerte recuerdo del Norte está reciente en mi ser. Quizá no merecen que Eloy y otros hayan muerto. No sé, me siento desconcertado. Necesitaré acostumbrarme a la retaguardia. Me recetan descanso indefinido. Las radiografías mostraron «algo». «Algo» que se alivia con reposo.

Día… Llegan a Malvarrosa unos personajes político militares. Se decía que el Gobierno de la República preparaba una ofensiva para desbaratar la que los fascistas se disponían a lanzar hacia Madrid.

Madrid sigue siendo la clave de la situación. Ahora que la campaña del Norte ha terminado, las fuerzas unidas del enemigo la atacarán con grandes probabilidades de éxito.

Para ellos, optimismo. Nosotros estamos algo desmoralizados. Vizcaya, Santander y Asturias caen en manos del enemigo. No obstante, la República tiene mucho por qué luchar. Y luchará.

DICIEMBRE

15 DE DICIEMBRE. Teruel, objetivo de la República, es acosada por nuestras tropas, tanques y aviones. Se rompe el frente enemigo. Hay alegría en los rostros. Prieto, ministro de Defensa, descansa en Malvarrosa. Acude diariamente al frente de combate. Le acompañan los estrategas militares. Aquí duermen.

Pilotos llegados del frente informan del terrible frío que se encuentran en las alturas:
50°
bajo cero. Es realmente pavoroso. A varios de ellos les han sido amputados los dedos de los pies y de las manos; se les helaron. Otros, tienen quemaduras en la nariz y la barbilla, también por efecto del frío.

Frutos, Claudín y Toquero están actuando. Pertenecen a la primera de «*Moscas*» destacada en Sarrión, a 30 kilómetros de Teruel.

22 de diciembre. Cae Teruel en poder de las tropas republicanas. Después de diez días de cruentas luchas, el Ejército del Pueblo consuma la hazaña. Se batió valientemente. Estamos contentos. Ahora sí hay alegría en las caras cuando voy a Valencia. Hacía falta una acción triunfante.

Día… El enemigo ha suspendido la ofensiva hacia Madrid: el doble objetivo de la República ha sido cumplido.

Los servicios de propaganda de Franco inventarían nuevas falacias para justificar la heroica reacción del pueblo «sojuzgado» por la República. No teníamos idea del efecto que en el extranjero habría causado el triunfo republicano en Teruel. Las noticias de nuestra Prensa y radio afirmaban que el mundo democrático estaba satisfecho del comportamiento de sus compañeros españoles. La ayuda, ahora, ¿sería un hecho?

> La campaña de Teruel fue una demostración palpable de que nos faltaba material de guerra. El empuje de la ofensiva decreció. La latente desproporción numérica hizo su aparición: donde hubo un avión republicano, cinco facciosos lo rodearon, ametrallándolo. En tierra, únicamente los hombres fueron suficientes. Faltaron armas para el asalto a la ciudad; fusiles-ametralladores, bombas de mano… La corriente de abastecimiento a las tropas fue cortada por terribles bombardeos. Estos, apenas se evitaban; no teníamos suficientes cazas, ni tampoco bombarderos para atacar las fuentes de abastecimiento del enemigo.

Dia… El dolor de cabeza no me abandona. Nuevas radiografías hacen falta para determinar lo que hay que hacer. Sigue el reposo.

Prohibidos los viajes a Valencia. Me escapo a veces.

Año 1938

ENERO

DÍA… Los hospitales de Valencia están llenos de heridos procedentes de Teruel. Nuestra casa de reposo tiene el cupo rebasado; dormimos en las terrazas. El último ingresado es un piloto de «*Natachas*», Tuvo que aterrizar en la playa de Malvarrosa, Traía las piernas llenas de esquirlas de bala explosiva. Nos cuenta que les derribaron dos «*Natachas*» y que a su ametrallador lo trajo muerto desde el frente. Llegó a la playa incendiándose. Todos los pilotos que estamos en la casa de reposo lo vimos bajar mientras almorzábamos en la terraza. Corrimos a sofocar el fuego; lo lograrnos. El avión fue sacado en vuelo.

Día… Me avergüenza seguir en la casa de reposo mientras mis compañeros se baten diariamente, y otros mueren. Estoy decidido a irme.

Le hablo de mis deseos al médico. Categóricamente lo prohibe. Los dolores de cabeza no me dejarían vivir. Me resigno. Será cuestión de unos días más.

Día… El enemigo ha detenido nuestro avance y se prepara a contraatacar.

Día… Eloy ha venido a mi mente. Nos hemos enterado en la casa de reposo, de que Luis de Frutos ha sido derribado.

Durante un combate sobre Teruel, el taciturno madrileño ha caído. Pagó con su vida la defensa de su ideal. Yo siento rabia, pena y vergüenza. Vergüenza más que nada.

FEBRERO

DÍA… Nuestras agotadas fuerzas abandonan Teruel. El 22 de febrero, el enemigo entra a la destruida plaza.

No tuvimos suficiente material para sostener la ofensiva. La Aviación ha sido la más pobre. La campaña del Norte está siendo como un clisé para las fuerzas republicanas. El velludo pecho sigue sin detener las balas enemigas. ¡Es increíble! Se muere, se muere, y se muere sin remedio. No se trata de heroísmo. Es el acero lo único que detiene al enemigo.

Día… Los aullidos de las granadas que pasan sobre nuestras cabezas como almas en pena, y las no muy lejanas explosiones, nos hacen saltar de la cama a medianoche. Asustados, salimos a la terraza de la casa de reposo y vemos en la lejanía, hacia el Este, los puntos rojos de los disparos de las baterías de los barcos facciosos. Valencia está siendo cañoneada. Pienso en mi familia, en los absurdos objetivos. Absurdos para mí, pero… ¿quiénes son los que bombardean Valencia? Los extranjeros matan a otro pueblo; y los españoles estamos cegados por el odio.

Con lujo de fuerzas, el enemigo desató una serie de bombardeos que asolaron la costa levantina. Almería, Valencia y Barcelona fueron terriblemente bombardeadas y cañoneadas. Indalecio Prieto ordenó que saliera la Aviación republicana a contestar, sobre todo, el duro bombardeo sobre Almería consumado por la Marina de Guerra alemana, que, haciendo caso omiso del Comité de No Intervención, se cebó en la ciudad andaluza[10].

La Aviación republicana no salió. ¿Hubo intereses u objetivos? ¿O sería que no teníamos suficientes aviones para realizar un ataque de tal clase?

Día… Al amanecer, escapo hacia Valencia. Bajo del automóvil en la plaza de Castelar y tomo el tranvía, que me deja cerca de casa. No veo por los alrededores signos de reciente metralla. Me tranquilizo. Llego a casa. ¡Todo está bien! Asustados, claro. Las granadas han estallado cerca; a dos kilómetros.

¡Cuánto he pensado en mis padres! A su edad, es difícil defenderse, correr, buscar los refugios donde guarecerse. Tienen que esperar lo que el destino les depare. Esperar que la guerra pase, y luego, a su hora, morir. Con más amargura que nunca, frustrada la merecida tranquilidad de la vejez.

Mi padre, de acuerdo ya con que sus dos hijos estemos en filas, se siente orgulloso. Así me lo hace saber. Al oírlo me siento con más empuje para la lucha. Mi madre ha envejecido. Ella no dijo nada de la guerra. Deseaba que llegara a su fin como fuera. Mis hermanas ya sienten odio hacia los fascistas. Antes no sabían lo que eran. Regreso al sanatorio.

Estoy en compañía de otros pilotos esperando el autobús que va a Malvarrosa, cuando suenan las sirenas del edificio de Correos, en la plaza de Castelar. ¡Alarma aérea! La gente corre alocadamente con las caras desencajadas, pálidas. Varias mujeres tropiezan y caen delante de nosotros. El pánico es terrible. Algunos tipos con gorras de militar dan órdenes. De repente, el runruneo de la aviación enemiga inunda el espacio. Los corazones parecen detenerse. Se escucha la respiración de los que me rodean. Los silbidos de las bombas aumentan la histeria. Hay quienes rezan.

Los aviones alemanes bombardean el corazón de Valencia: la plaza de Emilio Castelar. Me tiro al suelo; encima de mí se dejan caer varias personas. Estoy en la entrada del edificio de la Telefónica. Parte de la lluvia de bombas estalla cerca de nosotros; el estampido es horrísono; la fuerza expansiva nos llega en forma violentísima con sabor y olor a piedra calcinada. Pedazos de metralla y esquirlas de bomba se estrellan en puertas y ventanas del gran edificio. El terror que se siente hace apretujarse a unos junto a

los otros. La boca tiene sabor amargo. No hay saliva en ella. Estamos inmovilizados.

Trato de salir de esta masa de carne. Quiero ver, respirar; pero es inútil. Cuando al fin salgo, los motores de los aviones se oyen lejos.

En la plaza de Castelar, en la calle de la Paz y en otras no hay almacenes de material de guerra; sólo mujeres, niños y ancianos. ¡El objetivo ha sido batido! La mente de la retaguardia está aterida de miedo.

Hoy bombardearon y cañonearon Valencia tres veces más. Barcelona está ensangrentada.

27 de febrero. Soy dado de alta. Me despido de Valencia y salgo hacia mi conocido Carmolí, donde me reentrenaré para ser destinado al frente.

Mientras tanto, el enemigo prepara una ofensiva colosal que abarcará desde Teruel hasta Huesca.

MARZO

6 DE MARZO. Me encuentro durmiendo en la Torre del Negro, cuando el crucero Baleares es atacado y torpedeado por destructores nuestros. El combate ha tenido lugar al Sudeste de Cartagena. Al amanecer, una escuadrilla de «*Katiuskas*» sale rumbo al crucero escorado. Van a rematarlo. El fuego antiaéreo de otras embarcaciones que tratan de remolcar al herido, es intenso. Los «*Katiuskas*» cargan las bombas y logran hundir al coloso. Nosotros, a seis metros, vemos su final.

9 de marzo. El enemigo desata su gran ofensiva. Este mismo día salgo de El Carmolí para incorporarme en Liria a la primera de «*Moscas*» que manda Claudín. La llegada a este lugar y el traslado a Caspe se efectúa sin detenciones. Nuestros servicios son solicitados con premura. El enemigo se despliega en una extensión de terreno que abarca las tres provincias aragonesas, parte de Cataluña y de Valencia. El objetivo, a no dudarlo, es la salida al Mediterráneo.

Atacan con tres Cuerpos de Ejército: el gallego, el italiano, al centro, y el marroquí, al Norte.

Apenas llegados a Caspe, el enemigo nos ataca. Tenemos que efectuar el despegue en medio de un terrible bombardeo que por poco impide la salida de varios de los cazas. Cuando están quitándome los calzos, un casco de metralla destroza a mi mecánico. Dos «*Chatos*» son alcanzados durante el despegue y

quedan sin gobierno: capotando.

Logro despegar dando saltos y cabriolas, huyendo a la posible trayectoria de las bombas. El «*Mosca*» se bambolea durante la carrera. En mi boca, el incipiente sabor de la muerte. Logro elevarme y, no obstante la enorme escolta de cazas que traen los bombarderos, comienzo a sentirme en mi terreno. Cada palmo del cielo es un lugar prohibido, por la vigilancia carnicera de los enemigos. Apenas puedo moverme bajo esta lluvia de fuego. Como ayer en el Norte, peleamos a la desesperada. Logro eludir la persecución de dos *Fiat* que rondan la cola de mi «*Mosca*». La velocidad de picado de mi aparato me salva de ser alcanzado por los italianos. Los *Fiat* se ven por todos lados; son ellos los que nos acosan, y arriba, muy arriba, como si esperaran alguna presa espantada por la jauría, vuelan los *Me 109*. Esperamos que esto sólo sea el comienzo. Algo como la confirmación del bautismo de fuego que recibí en el Norte. Hoy nos cogieron de sorpresa; eso, por lo menos, es lo que me digo. Lo que no fue ninguna sorpresa es la superioridad numérica.

15 de marzo. El enemigo ocupa Caspe y Alcañiz. Avanza.

Salimos a proteger «*Chatos*» sobre Alcañiz. Combatimos contra *Fiat*. Entre Claudín y yo derribamos un aparato enemigo, pero éstos me acribillan todo el plano derecho. Al prepararme para aterrizar veo que las señales de los seguros de la rueda derecha están rotas. El tren de aterrizaje no baja y tengo que tomar tierra con él adentro.

El caza sufre roturas de consideración. Se necesitarán tres días para arreglarlo.

Día… Sariñena, Barbastro y Monzón caen en poder de los rebeldes. Nos trasladan a Almenar, un pueblito en las cercanías de Lérida. ¡Cómo me recuerda a Llanes!

Aquí me dan el mando de una patrulla. Los pilotos vamos y venirnos. Todavía no se fijan los cuadros; tan pronto está un piloto en la segunda escuadrilla, como en la primera; es que faltan aparatos.

Siento que nos hace falta un grupo como el que logramos formar en el Norte.

Por ahora, mis nuevos compañeros me parecen conocidos del tranvía.

Después de un servicio al frente aterrizamos en Bellpuig. Almenar fue duramente bombardeado. Desde este campo salimos hasta seis veces: a proteger «*Katiuskas*», a combatir con *Junkers*, a proteger las líneas del frente a combatir con *Fiat* y de nuevo a perseguir *Junkers*.

Bromeamos entre nosotros a propósito de las caras que se nos van poniendo.

A pesar de que por cada uno de los nuestros tienen cinco de los suyos, los fascistas no se olvidan llevar sombrilla protectora.

Día… Salimos a proteger «Katiuskas» que van a bombardear la zona de Barbastro. Mi patrulla va colocada a la izquierda de la formación. Veo cómo unos *Me 109* se desprenden del sol para atacar a nuestros bombarderos. Viramos a la derecha para cortarles el paso. Al vernos venir, se elevan de nuevo a donde no los podamos alcanzar. Ahí quedan, esperando que alguno de nosotros se descuide para atacarlo con toda la ventaja. Los de los «*Katiuskas*» nos hacen señas para agradecernos el habérselos quitado de encima.

Los *Fiat*, que abundan, no se dieron por enterados. Aunque suene a presunción, procuran escurrir el bulto, sobre todo si son italianos. Al fin y al cabo, ¿qué es para ellos esta guerra? Un deporte en el que no hay que poner demasiado entusiasmo.

Me parecen más hábiles que los alemanes; sin embargo, éstos tienen mejores aparatos y son más enjundiosos. Con ellos tenemos poco que hacer; la pelea es, demasiado desigual; sin embargo, no la rehuimos, siempre que quieren pelear en «nuestro terreno».

Salimos nuevamente a proteger un ametrallamiento que los «*Chatos*» efectúan en la zona de Candasnos sobre las avanzadas de las tropas marroquíes. El fuego antiaéreo es brutal y su precisión de tiro formidable. Los aviones se bambolean por la expansión de las explosiones. Las granadas de mediano calibre explotan tan cerca de nuestra formación que, instintivamente, hacemos movimientos para ocultar la cabeza detrás del fuselaje. Es un instinto propio del que

ya ha visto o sufrido los efectos de las esquirlas de una granada.

Tal es la actividad desarrollada por el enemigo, que esta vez no tuvo una caza puntual. Es tanta la extensión de terreno que tienen que proteger, que a pesar de la gran cantidad de aviones de que dispone no puede cubrirlo todo.

Las líneas del frente de combate están dibujadas por explosiones intermitentes y grandes columnas de humo y polvo. La pelea, allá abajo, es incierta para nuestras tropas, que han sido arrolladas en la zona de Escandón, Hijar, Oliete y Andorra.

El movimiento en las carreteras de abastecimiento enemigo hace que parezcan un hormiguero. La carretera de Belchite a Caspe y a Montalbán está abarrotada de armas y de hombres.

Día… Salimos a proteger «*Chatos*» en la zona comprendida entre Bujaraloz y Caspe. Los cuerpos marroquíes, de Urgel y Aragón irrumpen por la brecha de Quinto y Azaila, vertiéndose hacia el Norte del Ebro y amagando la ruta entre Bujaraloz y Lérida.

Tenemos combate contra *Me 109* y *Junkers 86*. Perdemos a Suazo, de «*Chatos*», sobre Caspe. No usó el paracaídas.

El mismo día salimos a proteger «*Chatos*» en esa zona. Entablamos combates con *Heinkel 111* que se dirigen al sector de Candasnos-Fraga. Uno de ellos es obligado a tomar tierra en nuestra zona. Sus tripulantes, alemanes, incendian el avión y luego se entregan a las autoridades. Otros dos bimotares enemigos se retiran, echando humo, hacia Zaragoza. No tuvimos pérdidas.

30 de marzo. Salimos a proteger «*Katiuskas*», que se dirigen al sector de Barbastro. Volamos 500 metros más alto que los bombarderos y a la izquierda. A la derecha vuela otra escuadrilla de «*Moscas*».

Oteo el horizonte en busca de cazas cuando se levanta ante mí la barrera de antiaéreos. Nos sorprende la proximidad de ésta con respecto a la línea del frente de hace sólo tres días.

El avance del enemigo ha sido de consideración.

Los «*Katiuskas*» siguen hacia su objetivo, atravesando las líneas enemigas por el pueblo de Sariñena. De pronto, el «punto» derecho

de la segunda patrulla es alcanzado por una granada antiaérea. La explosión del bombardero, al que le estalla la santabárbara, deshace la formación de la escuadrilla.

El esbelto

SB-2

cae en mil pedazos. Los cuerpos de la tripulación forman parte de esa lluvia de fuego, hierro y acero. Ni pensar siquiera en esperar que se abra un solo paracaídas.

En las cercanías de Huesca está el objetivo. Los «*Katiuskas*» bombardean sobre grandes concentraciones de tanques y camiones que descansan un momento en su marcha hacia Lérida.

El regreso de nuestra formación se produce sin contratiempos. Al volar sobre Lérida nos dividimos; los «*Katiuskas*» se pierden hacia el Norte.

Desde Tarragona, después de llenar los depósitos de combustible, salimos hacia la vertical de Lérida a esperar a los «*Katiuskas*» que tienen la misión de castigar Caspe. A 6000 metros los encontramos, y juntos nos dirigimos al frente. Cuando volamos sobre Mequinenza, los «*Katiuskas*» dibujan un descenso que se acentúa a medida que nos acercamos al objetivo. Sobre Caspe, la altitud de los «*Katiuskas*» es de 2000 metros. El bombardeo es terrorífico, y, si las líneas son las previstas, resulta realmente impresionante por la forma novedosa de realizarlo. Los antiaéreos no aciertan esta vez. Nos separamos de los «*Katiuskas*» y aterrizamos en Tarragona.

Día… Hacemos dos servicios al frente de Caspe: protección de «*Chatos*». Durante el primero aparecen los «*Moscas*» y entablamos combate a 6000 metros de altura. Las puntas de las alas dejan blancas estelas de vapor por el roce con el aire a tan altas velocidades. Logro ametrallar a un alemán de través, pero no lo toco seriamente. Quiero seguirlo, pero su mayor velocidad pone pronto gran distancia entre los dos. Durante el segundo servicio, los «*Chatos*» ametrallan las líneas fascistas.

Puedo darme cuenta de los efectos que los bombardeos enemigos han causado en esta zona del frente. Gran parte de la carretera que corre de Caspe a Candasnos está totalmente deshecha;

nuestros tanques, con la motorizada, apenas pueden recoger el material y organizar una retirada con la menor pérdida de pertrechos. Dia tras día los atacan los *Savoia, Heinkel* y *Fiat.* Es casi imposible, con los medios de que disponemos, darles debida protección.

ABRIL

1 DE ABRIL. Damos protección a «*Katiuskas*» en el sector de Barbastro y Samiena. El fuego de la AA nos da el susto de costumbre. Salimos también a proteger bombarderos en la linea Caspe-Alcañíz. Sin novedad.

Mañana, día de mi santo, lo «festejaré» yendo a Celrá por el «*Mosca*» 139, recién salido de la fábrica. Y aprovecharé para saludar a un piloto de mi curso que trabaja como piloto de pruebas.

5 de abril. Nuestra misión es proteger bombarderos en acción sobre Alcañiz. Ahora tenemos que esperar turno para volar: tan grande es la escasez de material.

El despliegue de las fuerzas enemigas es fenomenal; de una ojeada se puede ver por dónde avanzan. En todos los sectores se desbordan sus divisiones; solamente encuentran oposición donde los nuestros logran acumular, con grandes sacrificios y dejando al descubierto otras líneas, tropas que resisten valientemente los golpes de una fuerza superior.

Lo asombroso es que no se haya iniciado una desbandada. Lo que vemos desde el cielo y las noticias que nos llegan del frente nos desconsuelan. El enemigo está prácticamente a la vista del Mediterráneo. Las tropas republicanas de refuerzo, que llegan por carretera de la zona central y de Levante, están sometidas a intensos ametrallamientos en el tramo entre Vinaroz y Tortosa, También los

pocos barcos que se acercan a la costa son bombardeados y ametrallados. La artillería enemiga de largo alcance los acosa.

9 de abril. Hoy, desde temprano, noto un revuelo de palabras veladas entre los miembros de la escuadrilla. Parece que vamos a realizar un vuelo sobre Barcelona. ¿Para qué? No nos lo han dicho.

Toda la Aviación republicana deberá estar reunida sobre Reus en una hora. Daremos varias pasadas en vuelo rasante sobre la gran ciudad catalana. Los vuelos al frente han sido suspendidos. Los soldados pensarán que la guerra ha terminado; pero no, nada de eso.

Claudín, enfadado, nos informa de que el vuelo sobre Barcelona es para dar moral a la población civil, que está aterrada. Entre los bombardeos que ha sufrido y las noticias que le llegan del frente se ha desmoralizado. Yo pienso en los soldados. Ellos sí tienen motivos para estar desmoralizados, y, físicamente, deshechos. Y puesto que el pánico no ha cundido entre ellos, son dignos de admiración. De todas maneras necesitamos a Barcelona, entera, sin resquebrajamientos de ninguna clase.

Los soldados deberán esperar por esta vez.

Volamos sobre Barcelona cincuenta o sesenta aviones republicanos. Toda la fuerza de que disponemos, salvo una escuadrilla de «*Moscas*» que está en el Sur. La visión es formidable. Siento ganas de gritar de gusto. En las calles, la gente levanta la vista para saludarnos y mueve nerviosamente las manos. Siento desde aquí arriba como si fuéramos los nuevos mesías que llegan a salvar al pobre pueblo.

Al cabo de poco tiempo, mi disgusto inicial ha desaparecido, aunque deseo que termine el servicio para regresar al frente, donde los soldados nos esperan.

Claudín, despotrica a más no poder.

—¡Ojalá que ellos fueran los que están allá en las líneas! Ya verían lo que son bombardeos y pasarlo mal —dice.

Yo pienso que tiene razón, pero… cada uno ve la guerra a su modo.

10 de abril. Salimos a proteger «*Katiuskas*» en el sector de Fayón-Mequinenza. Volvemos sin novedad. Luego, me dan la orden de trasladar el «*Mosca*» 157 a Prat de Llobregat. Vuelvo con otro, el 120. Al aterrizar en Valls, casi capoto. Un fuerte viento me coge de costado. Al «*Mosca*» se le rompe la rueda derecha y la punta del plano izquierdo. Salgo ileso.

Día… Nos trasladan a Salou, en Tarragona. En un campito en el que apenas puede aterrizar el «*Mosca*». Está a orillas del mar, al Sur del cabo del mismo nombre; lo rodean viñedos por los tres costados restantes. Nos dan media hora para cargar gasolina y revisar las ametralladoras. En seguida salimos a proteger a nueve «*Katiuskas*» que van a bombardear un centro de comunicaciones en Valdealgorfa.

Hemos visto los efectos de un bombardeo del enemigo a unos kilómetros más al Sur. En el viraje de regreso pasamos a escasamente dos kilómetros de la formación enemiga. Se compone de trimotores *Savoia* y una gran protección de *Fiat*. Nos separamos sin entablar combate. Esta frialdad en la manera de proceder me hace pensar serenamente en la compleja mentalidad del hombre. Yo esperaba que las dos formaciones nos enzarzaríamos en un combate a muerte; sin embargo, al pasar casi nos hemos saludado. Posiblemente en el próximo servicio intentaremos sacarnos mutuamente el alma.

Estamos cargando gasolina después de nuestro regreso cuando suena el tiro de alarma avisando la presencia de aviación enemiga. Sólo tres «*Moscas*» podemos despegar. Me sucede lo mismo que en Caspe. Las explosiones de las bombas de los *Savoia 79* hacen estallar mis oídos y me dejan la boca seca. Entre tumbos y caídas llegamos los tres cazas al mar. Comenzamos a hacer altitud sin perder de vista a los italianos: que viran hacia el Sur. Llevan unos tres mil metros. Apenas alcanzarnos a darles unas pasadas con las ametralladoras. Estamos lejos de ellos. No obstante, es bueno que se lleven la visión de las trazadoras.

Al aterrizar en Salou, veo dos «*Moscas*» incendiados. Varios campesinos han perdido la vida. El campo está hecho una criba. Aterrizamos como podemos.

De los nueve «*Moscas*» quedan siete, y, tres de ellos, están dañados por la metralla de las bombas, aunque no de importancia.

14 de abril. Amanece. Damos protección a seis «*Katiuskas*» en misión de bombardeo sobre San Mateo-La Jana. A 6000 metros entramos al mar, y, desde el cabo Tortosa, comenzamos a descender vertiginosamente. El frente humea. Las lenguas de fuego llegan ya a la costa. Al pasar sobre Ulldecona vemos el terrible cañoneo a que la están sometiendo. Las columnas de refuerzo procedentes de Valencia están siendo cortadas.

El enemigo está a un paso del mar.

Durante el regreso pienso en el Norte. Aunque aquí tenemos más lugar a donde ir, la situación es parecida. Se «huele» a lo mismo que allá. También pienso en la ayuda del extranjero, que no llega. Si tenemos tanta razón en nuestra lucha, ¿por qué nos abandona el mundo llamado democrático? ¡Están cortando en dos a España! ¿Qué es lo que esperan para decidirse? ¡Cuántas maldiciones me vienen a los labios!

15 de abril. El enemigo llega al mar por Vinaroz; su objetivo está cumplido. Cataluña es separada del resto, de la España republicana. No hemos tenido tiempo para darnos cuenta de la magnitud de lo que ha ocurrido ni de las consecuencias que tendrá en el futuro.

En un mes, el enemigo ha barrido nuestras tropas en tierra y a nosotros en el aire. Nuestro triunfo en Teruel ha sido anulado, y la impotencia nos hace llorar de rabia.

En el Alto Mando político-militar no sé qué estará ocurriendo; si tienen vergüenza, también llorarán.

Nos han dado la orden de trasladarnos a Sagunto.

En una hora hacemos la travesía. Como siempre, vamos de retirada.

Si Salou está entre viñedos, a Sagunto lo rodean naranjos.

Abril y en Valencia. ¡Cómo huelen los azahares! Todos los naranjos están en flor. La metralla los partirá, los desgajará como destrozó los viñedos de Salou, y los tronchará como a los manzanos de Asturias. Algo de la belleza de España que la guerra nos ha

hecho sentir más intensamente que nunca, se pierde con cada árbol destrozado.

El conocimiento de que una fábrica de aviones ha sido montada en Alicante, y la llegada de un nuevo grupo de pilotos de las escuelas ha inyectado optimismo a nuestro espíritu alicaído Además, nos encontramos con la novedad de que se reorganiza la Aviación. Tendremos escuadrillas nuevas. ¿Habrá espíritu de Cuerpo? Eso, que tanto he echado de menos, ¿será posible? Habrá que creer en milagros.

La escuadrilla a la que pertenezco, que es la tercera del Grupo 21 de la Escuadra 11, queda formada así: Bravo, jefe de escuadrilla; Alarcón, Toquero y yo, jefes de patrulla; Utrilla, Sirvent, Fierro, Yuste, Beltrán y Paredes, «puntos».

El conde de Fierro y el marqués de *Juste* son un par de señoritos. Madrileños los dos, se distinguen mucho el uno del otro, en lo físico y en el carácter. Fierro parece el clásico señorito fascista, y Yuste es la encarnación del golfillo madrileño bien vestido. El primero pasa de un metro ochenta, y el segundo apenas llega al metro setenta. Fierro no parece estar muy entusiasmado con el combate; en cambio, Yuste se bate como una fiera y se revuelca en tierra de gusto cuando ha derribado algún avión. Utrilla es maño. Como no fuma, tiene un variado almacén de cigarrillos rubios en la maleta: *Abdullas*, *Navy Cuts*, *Capstan*; es el rey del tabaco en la escuadrilla. Es sano como buen aragonés. Tiene cuerpo de hombre y alma de chaval… y muchos cigarrillos. Su maleta es una horrible tentación.

Beltrán y Paredes son de Sagunto, valencianos, como mis padres. Se parecen al volar, aunque Paredes tiene más dotes de mando y más rápidos reflejos. Bravo Fernández ha hecho el curso conmigo. Es madrileño. Al empezar la contienda era estudiante. Hábil e inteligente para la caza, es el jefe de nuestra escuadrilla. Alarcón es murciano y supersticioso, menudito; apenas pesará cincuenta y cinco kilos. Sus vuelos son un folletón de aventuras con unos finales de opereta. Pero sabe pegarse a los *Heinkel*. Toquero es mi viejo camarada del Norte. Sirvent, un soñador. No cree en la maldad de los hombres. Nos dice que cuando vuela se extasía con la belleza de la Naturaleza; bordea las nubes para sentir en el rostro la salpicadura viviente de las gotitas, y mira a través del azul del cielo para descubrir algo que él cree hay allí. Vuela con la suavidad del

buitre y maniobra con la elegancia del cisne. Desgraciadamente, estamos en guerra y él cree en la humanidad. Esto puede ser fatal para el chiquillo.

El enemigo, una vez que llega al mar, extiende sus fuerzas como un abanico; hacia el Sur, en dirección de Valencia, y, por el Norte, hacia Cataluña. Las fuerzas de Aranda y de Varela, con los Cuerpos navarros y gallegos, italiano y de Castilla, irrumpen desde Teruel, Montalbán, Morella y Vinaroz en dirección de Valencia. Mientras, esperamos el material prometido. Tantas veces prometido.

16 de abril. Despegamos de Sagunto y hacemos altitud en dirección al frente. Pasamos la sierra de Espadán y nos adentramos en la intrincada serranía de Peñagolosa. A los «*Chatos*» los recogemos en las cercanías de Barracas. Vamos a protegerlos mientras ametrallan. Nosotros volamos a 3000 metras de altitud; ellos, apenas a 1500. Pasamos Mosqueruela, y cuando vemos a la izquierda Allepuz, empieza la AA enemiga a sembrar acero en el aire. A las primeras descargas, un «*Chato*» tiene que volver dejando una gran estela de humo negro. Trato de seguirlo con la vista, pero se me pierde por el perfecto camuflaje que llevan.

El camino que va de Allepuz a Aliaga es el objetivo de los «*Chatos*». Las máquinas de tierra los traen por la calle de la amargura. El fuego es intensísimo. A una señal de Bravo, nos formamos en ala derecha, y nos dejamos caer en ayuda de los *I-15*. Pronto observamos los efectos de este ataque: muchas bocas dejan de escupir fuego.

Comas y Zambudio, los jefes de las escuadrillas de «*Chatos*», nos hacen señas para que miremos hacia arriba, por donde pasan, en dirección a Valencia, unos treinta aparatos de bombardeo, *Heinkel* y *Junkers*. Por encima de ellos, muy alto, los *Me 109* alemanes de protección. Salimos a la costa por Castellón, y, a escasamente medio metro del agua, regresamos a Sagunto.

17 de abril. Estoy con mi familia. Voy también a ver a Elena, mi novia formal. Es camisera. Como vive cerca de mi casa y ésta la

reconozco desde el aire casi con los ojos vendados, siempre que vuelvo del frente paso por encima de ella. Los vecinos ya saben que soy yo y les agrada asomarse y participar del saludo a los cazas.

En el cine, Elena y yo ni nos enteramos de la película.

¡Hace tanto tiempo que no nos vemos!

A la salida, paseamos; vamos a tomar una horchata. Somos aún un par de chiquillos. Vamos bromeando por la calle y la gente se nos queda mirando con sorpresa. Parecen no comprender lo que nuestras almas sienten.

De pronto, el ulular de las sirenas nos hace volver a nuestro verdadero mundo. Corremos a un refugio. Dentro de él, las caras que veo alteran la mía. Siento odio.

Cuando pasa la alarma aérea, nos dirigimos a casa. Durante el trayecto advierto las huellas del bombardeo: la Estación del Norte está ardiendo, y las ambulancias del ejército sacan de entre los escombros en llamas los cuerpos heridos y mutilados.

Al llegar a casa, mis padres sienten alivio. Cenamos, y después oímos las noticias por la radio: Sagunto ha sido duramente bombardeado.

Al despedirme, hay en el balcón de la casa ojos tristes, amorosos.

A mi llegada a Sagunto veo fuego en el campo de aviación. Sin embargo, nada les ha pasado a los aviones, milagrosamente.

18 de abril. Salimos a proteger «*Chatos*», y ocurrió algo que nos pareció gracioso. Al llegar al objetivo vemos que se retiran dos escuadrillas de bimotores enemigos, después de bombardear sus propias líneas. Les damos a los de tierra otra pasada por si no les ha bastado con la de su propia Aviación.

Un movimiento en el sector había causado la confusión al enemigo.

23 de abril. Salimos a proteger aviones de fabricación norteamericana: Vultee, monomotores que llevan la misión de bombardear el puerto de Vinaroz.

A los tres minuto, de espera aparecen por la parte de Liria los

seis *Vultee*. Nos colocamos a su derecha y arriba, como a mil metros. Dejamos Castellón a la izquierda, y nos vamos mar adentro unos treinta kilómetros para eludir el fuego antiaéreo. A la altura de los Alfaques de Tortosa viran los *Vultee* hacia tierra y se dirigen al objetivo, que está atestado de barcos. Como era de esperarse, nos recibe un nutrido fuego antiaéreo. Los *Vultee* efectúan el ataque tan rápidamente que tenemos que regresar a Vinaroz para darnos cuenta del resultado del bombardeo. De las embarcaciones tocadas se eleva un espeso humo negro. Dos barcos de tamaño mediano han sido incendiados; también el puerto de embarque sufrió daños.

Tres aviones nuestros son dañados ligeramente: el 140 de Utrilla, el 141 de Fierro y el 157 de Paredes. El parabrisas del avión de este último queda hecho polvo y tiene que volar de regreso con la cabeza metida debajo de la visera de los instrumentos. Su cara está helada y apenas puede mover la barbilla. Fierro se muestra como si nada, y Utrilla se revuelve, pero de rabia.

24 de abril. Ayer me comuniqué por teléfono con Claudín. Hablamos de los «*Natachas*». Son indefendibles, no tienen maniobrabilidad. La AA enemiga puede corregir el tiro como le da la gana. Además, ¿qué podemos hacer nosotros si nos asignan cuatro mil metros y ellos van a escasamente mil? Cuando nos enteramos de que hay pelea es porque ya ha caído alguno.

Derribar un «*Natacha*» con un caza es fácil, pero el atacante se las tiene que ver con el ametrallador de torreta. Si el «*Katiuskas*» se incendia fácilmente, el «*Natacha*», además, estalla con la misma facilidad.

Así se anotan tantos algunos pilotos enemigos.

25 de abril. Hoy me apunto mi segunda victoria. Atardece, cuando nos avisan que la aviación enemiga está sobre Valencia. Mi patrulla está de guardia y pronto nos encontramos en el aire. Los disparos de la AA instalada en La Malvarrosa nos indican la dirección de los atacantes.

Son seis *Heinkel 111* en dos patrullas de tres que vienen por el Este, a unos tres mil metros de altitud. Al acercarse a la zona del

puerto, nuestras baterías dejan de disparar. Los bombarderos alemanes habían largado ya sus bombas, pero la que, al parecer, fue la primera descarga, no da en el blanco. Se les ocurre alargar la incursión hasta el aeródromo de Manises, lo que nos da tiempo de colocarnos en posición inmejorable para atacarlos. Cuando regresan se encuentran con tres «puntos» que les acosan por todos lados.

Persigo a la patrulla del jefe. El «punto» derecho, tocado, comienza a perder altitud; los otros dos se lanzan al mar en picado en busca de mayor velocidad con un ángulo de

60°

Persigo al *Heinkel* ametrallándolo sin cesar hasta que se precipita en el mar. No veo paracaídas en el aire.

Al volver al campo voy a buscar a Yuste y a Fierro. Los encuentro en la caseta de la escuadrilla. Todos gritan a la vez; dan saltos de júbilo. Yuste no puede ni hablar; se le atragantan las palabras.

Fierro me cuenta que, sin lugar a dudas, derribaron un bimotor y a otro lo ametrallaron de tal modo que probablemente no habrá llegado a su base. Los ataques finales los llevaron a cabo a setenta kilómetros de la costa.

En cuanto termina Yuste de hablar; vuelven los gritos y las palmadas cariñosas, que por poco me destrozan los hombros.

Me repugna considerar la guerra como un deporte, como muchos lo hacen. Pero estoy contento, para qué negarlo.

Una zona de baja presión atmosférica estacionada hacia las islas Columbretes causa nublados bajos en toda la costa e impide los servicios al frente.

Hemos tenido varios días de descanso. En cambio, los soldados de infantería siguen batiéndose entre el agua, el frío y la pólvora.

En la zona Norte del frente, o sea, en Cataluña, el enemigo ha sido detenido finalmente en la línea de Lérida, Mequinenza y Tremp. En los alrededores de Lérida han sido cruentas las batallas, especialmente en el tramo entre Fraga, Almacellas y Balaguer, donde las tropas marroquíes han sufrido cuantiosas bajas, así como el Cuerpo de Ejército de Aragón, que se desprendió de Barbastro.

Nuestras tropas se reorganizan en esta zona. En la parte del frente, al Sur de la cuña metida al mar entre Vinaroz y Tortosa, la situación es más crítica porque el enemigo no da momento de

reposo. Las unidades que sostienen ese frente han sido apaleadas desde Montalbán, Alcañiz, Morella y Vinaroz, y están aún en la brecha.

> Hace mucho que ya no luchamos entre hermanos. Nuestra contienda ha tomado un carácter que nunca antes había tenido, ni en el momento de la muerte de Calvo Sotelo. Terminará con el aniquilamiento de uno de los dos bandos. Ni pensar en un pacto, en un abrazo que nos permita reanudar la convivencia. Eso sería absurdo; no podría ser la solución de una guerra tan «moderna» como la que se estaba librando. ¿Qué no se ha ensayado ya? Sobre todo en el otro lado. Además, ya no se ventila sólo nuestros problemas. Los franceses e ingleses, que deberían intervenir, están muertos de miedo y han inventando la «neutralidad»[11]. Mientras tanto, italianos y alemanes aprovisionan a Franco con todo lo que necesita. De nuestro lado están Rusia y Méjico, pero tienen que romper el bloqueo físico y político.

MAYO

4 DE MAYO. Salimos a proteger «*Katiuskas*» en el sector de la costa y sobre la carretera a Valencia.

Al dirigirnos a nuestro terreno, después de haber bombardeado el objetivo, el fuego disparado por los barcos surtos en Vinaroz forma una barrera a distintas alturas. Los «*Katiuskas*» pican para salirse más rápidamente del área batida.

Todos creíamos que el peligro había ya pasado, pero unos disparos dan en mitad de la formación, tocando a un bombardero. Este tiene que tomar tierra en Villafarnés, cerca de Castellón.

5 de mayo. Hoy es un día pródigo en alarmas aéreas. Después de dos inútiles salidas en busca de bombarderos sobre Valencia, encontramos cinco *Heinkel 111*, que trataban de bombardear el puerto. Al vernos, viran hacia el mar, desparramando las bombas sobre la bocana.

7 de mayo. Hoy, por revisión de material, le toca descanso a la escuadrilla. Aprovecho la holganza para ir a Liria en busca del «*Mosca*» 122, que está en aquel campo.

Al llegar al feudo de Claudin, éste y su cuadrilla se encuentran en el frente. Mientras llegan de regreso, doy una vuelta para ver si el «*Mosca*» que me voy a llevar está listo.

Cuando aterrizan voy al encuentro de Claudín. Me invita a cenar, y a dejar, de acuerdo con Bravo, el traslado del caza para el día siguiente.

En la noche, tengo oportunidad de conversar con pilotos de mi curso a los cuales hacía tiempo que no veía. Sentados a la mesa durante la cena están otros que no conozco. Son pilotos recién incorporados al Grupo 21. Algunos de ellos formarán parte de la tercera escuadrilla.

Al terminar la velada y antes de retirarme a descansar, le deseo mucha suerte a aquel grupo de jóvenes y les aconsejo lo que ya sabían teóricamente: vigilar la cola del propio avión durante los combates y no seguir con la vista a los aviones enemigos que caían.

8 de mayo. Temprano, traslado el 122 a Sagunto. Cuando aterrizo me encuentro con la orden de dar entrenamiento a un nuevo piloto. Se llama Asunción.

Despegamos, y, después de treinta minutos durante los cuales le enseño los campos cercanos, algo de formación aérea, de combate e incluso un simulacro de pelea en el aire, regresamos.

Este piloto, de corta estatura y manera de volar sedosa, parece idóneo. Veremos si sirve para el frente.

11 de mayo. Salimos a proteger un ametrallamiento con la escuadrilla de Claudín sobre la carretera de la costa, cerca de Castellón. Pasan por nosotros a Sagunto, y, formados a su derecha, nos dirigimos al objetivo.

Nos adentramos en el mar por Burriana. Llegamos a la inconfundible Peñíscola. Desde allí vira Claudín, y como saeta, se enfila a la carretera, llegando en vuelo rasante. El fuego de las máquinas enemigas es nutridísimo. Los antiaéreos merodean. Después de varias pasadas, Claudín nos invita a hacer lo mismo. Nos lanzamos a terminar con lo que queda en pie, y, *motu proprio*, ametrallamos Alcalá de Chisvert, que está repleto de pertrechos.

Tomamos rumbo Sur, y, a la altura de los árboles, llegamos a Sagunto. Claudín sigue a Liria. Más tarde salgo con mi patrulla por alarma en Nules. La Legión Cóndor tiene, al parecer encomendado

este sector de la costa; los italianos no aparecen por aquí. Hacemos altitud sobre el mar. Distinguimos al enemigo. Varios *Messerschmitt 109*, que dan vuelta sobre Nules y Burriana. Nos ven y, sigilosamente, tratan de rodearnos para adquirir ventaja. Las circunstancias les favorecen, sobre todo la altitud. El sol está a su espalda; tienen todas las de ganar.

Yuste y Fierro se pegan instintivamente a mí; no apartan la vista de los alemanes; saben que cualquier descuido puede ser fatal. Los *Me 109* van cerrando el círculo, y, de pronto, cuatro de ellos se descuelgan por la izquierda, atacándonos. Ciñendo el viraje, tratamos de ponernos detrás de sus colas; sabemos que la pelea en esas condiciones no la aceptarán, por el menor radio de viraje de nuestro
I-16
.

Al notamos atrás, se dejan caer. Como lapas nos pegamos a sus timones de profundidad. El picado es formidable, la velocidad aumenta, y la tierra se agiganta. El pequeño «*Mosca*» vibra y parece desintegrarse. Pego los dedos a: los gatillos, me siento poseído; nada a mi rededor existe salvo el avión que tengo en el colimador. El *Me 109*, cerca de tierra, trata de recuperar el tremendo picado y ganar altitud, pero, al tratar de hacerlo, se le desprende el ala derecha, y como ave sin el don del vuelo, dando unos respingos y giros fantásticos, se precipita violentamente en la serranía de Espadán.

Tomo tierra en Sagunto. Mi mecánico, al notarme ensimismado me pregunta qué sucede. Vuelvo en mí y le contesto que estoy atónito. Le cuento lo sucedido.

Fierro y Yuste están saltando a tierra. Bravo me espera en la caseta, y por sus gestos adivino que está ávido por saber algo. Me asalta a preguntas. Le narro todo. Se emociona. Ha juzgado la intensidad del combate por los «tirones» que oyó. Me dice que Yuste llegó con la hélice en bandera, sin aceite y con treinta o cuarenta agujeros en el motor. Lo atacaron de frente dos monoplanos. Le faltó poco para estrellarse contra uno; traía en la punta del ala derecha señales del roce con el avión enemigo. Fierro llega en ese momento, Vocifera que él lo ha visto todo.

Cuando nos tiramos por los *Me 109*, a su «*Mosca*» se le levantó la

tolva de la ametralladora derecha; le produjo tanto frenaje que entró en barrena, y cuando lo sacó, vio estrellarse al monoplano, que había perdido un ala. En ese momento, yo había pasado cerca de él.

Al salir de la caseta de mando me acerco a ver el avión de Yuste. Éste se halla al lado del aparato, al cual le están cambiando el motor. Se siente feliz: cree que ha derribado al caza alemán.

Al alejarse, pienso que se ha salvado por un milagro. Es un valiente este Yuste.

12 de mayo. Amanece, el día es claro y brillante. El «*Mosca*» 122 está listo para prueba.

Me encanta hacer esta clase de vuelos y le pido permiso a Bravo para realizarlo. Volar así es un sedante. La disciplina férrea de los servicios al frente desaparece al sentarse en la cabina para un servicio de esta clase. Todo está permitido.

Hago el vuelo, y, cuando regreso, me siento tranquilo.

13 de mayo. Está amaneciendo cuando llegamos al campo.

Los mecánicos revisan los aviones, y los armeros, las ametralladoras. Nos extasiamos con la belleza del celaje.

En la caseta disparan un cohete de alarma.

El avión de Bravo rueda ya veloz sobre la pista; disparan otra señal; ¡toda la escuadrilla al aire! Corro al avión. Ya está el motor en marcha. Meto gases y mi patrulla se eleva. Allá va Bravo colgado del motor de su compañero inseparable, de su «*Mosca*». La alarma es sobre Burriana; hacia allá nos dirigimos. Atrás, sube Alarcón con su patrulla.

Rugen los cazas venciendo la ley de gravedad. No pienso en la muerte. A estas horas y a cinco mil metros de altitud, la atmósfera es pura. El brillo del sol sobre el Mediterráneo hace resaltar la línea del horizonte, dejando abajo la masa gris del mar. No se nota nada, salvo el cercano fulgor del frente.

Pronto nuestra vista, acostumbrada a «taladrar» el cielo, distingue en la lejanía unos puntos brillantes; seis *Me 109* se ven claramente en grupos de dos y distantes entre sí. Van protegiendo a

un «chivato», avión de reconocimiento. Este no nos ha visto, pero sí los cazas, que ya toman posiciones.

Dos de ellos se quedan sobre el bimotor que, avisado de nuestra presencia, vira hacia el mar. Los cazas restantes tratan de colocarse detrás de nosotros. Cerramos el viraje hasta que la fuerza centrífuga nos pega a los asientos. Esta vez, los alemanes tienen que aceptar esta clase de pelea. Una vez trabado el combate, los tirones y los picados dejan el frío cielo lleno de blancas estelas. Y en la embriaguez del combate aéreo, el escalofrío cervical desaparece, y empieza la aventura. La habilidad de los cazadores aéreos se pone a prueba.

Unas trazadoras cerca de mí me ponen alerta. Un *Messerschmitt 109* me ataca; está ya muy cerca, hago medio tonel, y, con el gas a fondo, pico. Miro atrás: mi atacante ya no está. Vuelvo arriba; al no ver ni a compañeros ni a enemigos describo un gran viraje sobre la zona y regreso al campo. Allá en tierra, lejos, la metralla sigue matando hombres.

Yuste y Fierro riñen, amigablemente, claro está. Han derribado un monoplano y los dos quieren apuntárselo.

Trato de convencerles de lo estúpido de la discusión. Esta no es una guerra de héroes condecorados. Les hablo de la humildad y valentía de Eloy, de la serena y callada hombría de Frutos. Cito ejemplos de modestia en nuestra guerra. Yuste mira a Bravo, que me escucha y, asiente calladamente. Fierro busca evadirse de la filípica.

—Tengo que ir al avión, está tocado.

Yuste es un jabato, pero comprende.

—Que se lo apunte él —dice—. Tienes razón. De lo que se trata es de derribarlos.

Cuando llego a mi «*Mosca*», el mecánico tapa unos agujeros de bala en el plano izquierdo.

14 de mayo. ¡Los cazas alemanes están sobre Sagunto! Bravo y sus «puntos», que están de guardia, despegan. Asumo, en tierra, el mando de la escuadrilla. *El Conde* y *el Marqués*, sentados en sus «*Moscas*» suplen a los guardianes. Yo me voy a la caseta, cerca del teléfono. La ansiedad de saber qué sucede allá arriba me hace

escudriñar el cielo desde medio campo. Alarcón, al lado de su aparato, se muestra inquieto.

El ruido del combate que sostiene Bravo llega a nosotros aumentado mil veces por los ecos que el viento trae. Las ráfagas de ametralladora suenan cerca; las vainas caen sobre el campo.

Cuando me acerco a comentar con Alarcón el estruendo que hay allá arriba, Molina, jefe de Estado Mayor, sale nervioso de la chabola llamándome. Viene un gran número de aviones enemigos hacia acá, Toda la escuadrilla tiene que salir inmediatamente.

El viejo Molina no quiere la guerra. Sus ojillos cansados imploran con la mirada beatífica la terminación de la contienda.

Cada despegue es para él un sacrificio.

—Tened cuidado; si veis muchos, regresad. Los alemanes son peligrosos.

Nosotros le consideramos, y soportarnos sus pesares.

—Ni hablar, Molina, ni hablar, No sufra, que ya sabemos nadar y guardar la ropa.

Siempre nos despide con un rígido saludo militar. Cuando aterrizamos de regreso de un combate, está deshecho. La lucha nerviosa que soporta lo deja agotado. Entonces, bebe vino. Esto le sostiene. Mientras habla, me pongo el pasamontañas. Y, al apretar la correílla que lo sujeta a la cabeza, se rompe la hebilla. Quito las gafas y me las pongo en la cabeza sin él.

—¡Así no salgas! ¡Te hará falta el pasamontañas!

Su voz se pierde cuando meto gases para despegar. Vuelvo la cara: me hace señas.

En el aire, los seis «*Moscas*» empezamos la búsqueda del enemigo… y de Bravo. Hacemos altitud paralelamente a la costa, rumbo a Almenara. Vemos algunos puntos lejanos pero no la masa de aviones que nos han dicho. No sigo adelante: prefiero interceptar su paso sobre Nules y vigilar de cerca a Valencia.

Ya empiezo a notar las consecuencias de la falta del pasamontañas. El viento helado me golpea la cabeza, hiriéndome en los oídos. El cabello revuelto fustiga mí mente.

Atropelladamente se adelanta Alarcón señalando hacia mi lado izquierdo. Apenas puedo distinguirlos. Tengo que llevar la cabeza casi metida debajo de la visera que tapa los instrumentos.

¡Ahora sí que es un enjambre de aviones!

Los «*Moscas*» de Bravo están enzarzados en tremendo combate con media docena de *Me 109*. Los bombarderos *Heinkel 111* se dirigen al Sur protegidos por una bandada de monoplanos alemanes. Me lanzo hacia los bimotores que, al vernos atacar, cierran la formación.

Paso disparando por en medio de las patrullas, que se abren dejando espacios «muertos». La defensa de ellos se deshace. Yuste y yo nos «pegamos» a un *Heinkel* y disparamos hasta que pierde el control de vuelo. Intentamos seguirlo, pero ya los *Messerschmitt 109* nos rodean ametrallándonos desde todos los ángulos. El maremágnum es colosal. Las trazadoras cosen el cielo; a cada instante siento la sensación de los impactos sobre mi «*Mosca*». Casi pierdo las gafas al sacar la cabeza para evitar a un *Me 109* que me atacó por atrás.

El dolor de los oídos es brutal. Mi frente parece sangrar. ¡Ya no aguanto más! No sé qué hacer, no hay lucidez en mi cerebro. Mis reacciones son lentas.

¡Tengo que regresar al campo! Seguir aquí arriba sería fatal, y salirme de esto parece imposible. He eludido dos ataques; me han acribillado todo el plano derecho. La tela de los alerones empieza a desgarrarse…

No lo pienso más. Pico a
90°
, meto gases y me lanzo al vacío. Paso entre aviones amigos y enemigos a una velocidad endemoniada. Haciendo un esfuerzo, miro hacia atrás. No me persiguen.

Extenuado, dejo que mi fiel
I-16
me lleve al campo.

Instintivamente, relajo el cuerpo. Estoy sobre Sagunto. Los párpados no los puedo cerrar; siento que los ojos me han crecido.

Aterrizo, detengo el motor y me quedo dentro de la cabina sin moverme, esperando que algo de la vida que se me ha ido vuelva a mí. Estoy aturdido. Con los nudillos de los dedos me froto los párpados. Allá dentro, no siento los ojos. Me froto las orejas. Al hacerlo, parece que se desprenden. Me miro las manos.

Mi mente está arriba. El viento me golpea las sienes descubiertas, estirándome con terquedad el cabello, casi

desprendiéndolo del cráneo. ¡He estado casi ciego a merced del voraz enemigo!

Unos toques quedos en la espalda me hacen volver en mí. Mi mecánico indaga, palpándome, si vengo herido. Sus ojos desorbitados me miran.

—¿Qué pasa, sargento? ¿Viene usted herido?

Apenas puedo contestarle. Salgo del «*Mosca*» y me dirijo, sacudiendo la cabeza, hacia el auto. Los cabellos están secos, ásperos. Mis dedos no caben entre ellos. Parecen toscas fibras de alambre.

En la chabola, Bravo, enfadado, reparte broncas.

—Durante el combate, Utrilla, adelantándose a la maniobra, nos ha descubierto —dice—; los cazas alemanes se tiraron por nosotros, y, como fieras, nos acribillaron. Nos hemos salvado de milagro —ruge su voz.

El mañico, en un rincón, sufre su castigo. Le falta el clásico capirucho de los estudiantes traviesos.

Le cuento a Bravo mi odisea. Me voy a curar.

Cuando entro en la casa. Molina me espera. Me riñe, mientras el médico me atiende.

—Has debido ponerte otro pasamontañas.

Sorbe los mocos. Tiene encarnados los ojillos. Le pregunto por los otros aviones de la escuadrilla. No hemos perdido ninguno, pero nos han dañado seriamente a tres; el de Bravo, el de Yuste y el mío.

Esta vez, el enemigo se fue intacto.

15 de mayo. La linea del frente describe un gran arco. En Viver, centro imaginario, se fortalece la República.

Teruel, y la costa al Norte de Castellón, son los extremos de esta tortuosa linea.

Las acometidas del enemigo hacia el Sur no pierden ímpetu.

Allí, las tropas republicanas, rehaciéndose poco a poco del descalabro sufrido en marzo, frenan a costa de grandes sacrificios, el descenso hacia Valencia de la avalancha enemiga.

En el Norte del frente, donde la ofensiva rebelde ha sido detenida al Oeste de Lérida, hay un momento de respiro y tratan de formar el Ejército de Cataluña con la raquítica cantidad de material

que se recibe.

> Seguimos sin pertrechos. Es nuestro sino. Tendremos que pelear en las mismas condiciones de siempre. Nos prometerán, y nosotros, eufóricos, pondremos el pecho a falta de tanques. La visita de cualquier comisión extranjera nos entusiasma. Decimos: «Ahora sí, no hay duda; es el ministro de tal o cual lugar». Se van… Luego, a poner el pecho a falta de tanques.
>
> A veces dudo de la razón que nos asiste. Creemos en la victoria. Posiblemente, en las esferas del Alto Mando político militar algunos saben ya que nuestro esfuerzo será una página más, escrita en vano.

Los días 16, 17 Y 18 somos acompañantes de los «*Katiuskas*» que castigan la zona del Maestrazgo. No tenernos contacto con el enemigo.

Los días 19 y 20 salgo cuatro veces por falsa alarma sobre Sagunto y Valencia.

20 de mayo. En la noche, Bravo nos reúne para informarnos de un traslado. Mañana saldremos para la zona catalana. Allí apoyaremos al Ejército catalán, que va a iniciar por Balaguer una pequeña ofensiva de distracción.

Antes del despegue, se nos darán más instrucciones.

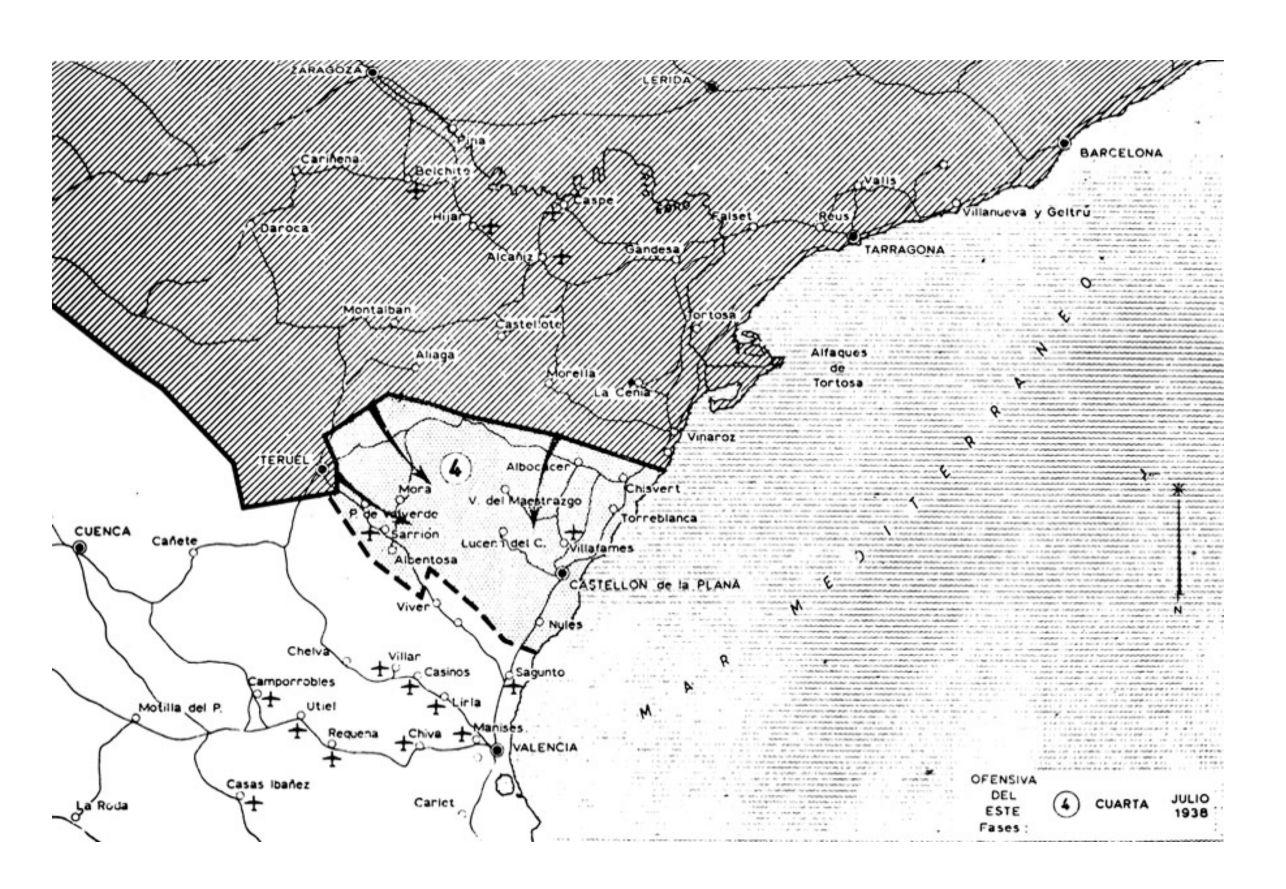
Voy a casa esta noche. Cada vez que salgo de Valencia se lo hago saber; el lugar no importa para ellos. La incertidumbre continúa. La dieta forzosa los adelgaza. Apenas hablan. Quieren que volvamos; es lo único que desean. Terminar la vida tranquilos.

Mi madre, a veces, luce su carácter entre levantino y navarro:

—Criar hijos para la guerra. Ellos, ¿por qué no van?

—Esto se acaba pronto —digo, tratando de sosegarla.

Pregunto por mi hermano. Les han dicho que está en Peñagolosa.


ZARAGOZA
LERIDA
BARCELONA
Piña
Cariñena
Belchite
Caspe
EBRO
Falset
Valls
Reus
Villanueva y Geltrú
TARRAGONA
Daroca
Hijar
Alcañiz
Gandesa
Montalban
Castellote
Tortosa
Aliaga
Morella
La Cenia
Alfaques
de
Tortosa
MAR MEDITERRANEO
Vinaroz
TERUEL
4
Albocacer
Mora
Chisvert
V. del Maestrazgo
Torreblanca
Sarrion
Villafames
Albentosa
CASTELLON de la PLANA
CUENCA
Cañete
Viver
Nules
Chelva
Villar
Casinos
Sagunto
Camporrobles
Liria
Motilla del P.
Utiel
Requena
Chiva
Manises
VALENCIA
Casas Ibañez
La Roda
N
OFENSIVA
DEL
ESTE
Fases :
4 CUARTA
JULIO
1938

—Estos que viven aquí abajo son de esos que decís vosotros… —Insiste mi madre.

—¿Fascistas?

—De esos.

—Están emboscados, no irán al frente, y si van, se pasan al enemigo.

Mi padre agrega:

—Saben que eres piloto. Cuando vienes, la hija se asoma a verte: es guapa.

Me tengo que ir. Mi madre llora. Un beso a Elena me sabe dulce.

21 de mayo. Alumbrados por las llamitas de unas cuantas velas, los pilotos que vamos a la zona catalana recibimos las últimas instrucciones.

Los relojes señalan las cuatro y media de la mañana.

Si por algún motivo, Bravo tuviera que regresar o fuera derribado, yo, como segundo jefe, asumiré el mando de la escuadrilla. La tendría que llevar a Monjos, aeródromo situado entre Villafranca del Panadés y Vendrell.

A las
5:40
h. despegamos nueve «*Moscas*». El fuego que sale por los cortos tubos de escape de los motores de los monoplanos ofrece a la vista un espectáculo maravilloso. Las lengüetillas azul y naranja destacan en la obscuridad grisácea del amanecer.

Ascendemos hacia el Este. El alba es visible en la lejanía. Nivelados a 4000 metros, dejamos Castellón a la derecha. Siguiendo a Bravo, el rumbo Nordeste aparece en mi brújula. Nutridos relámpagos al Este de la ruta que llevamos nos guardan esta noche de la incursión de aviones enemigos con base en Alcudia y Pollensa. Una tremenda tormenta se desata entre Palma de Mallorca y la costa de Levante. Debajo de nosotros, una capa de estratos nos impide volar por contacto. Tenernos que mantener el rumbo.

La salida del sol calienta nuestro espíritu. El cuerpo continúa frío, hasta que los Alfaques de Tortosa aparecen a nuestros ojos.

El delta del Ebro se distingue perfectamente desde nuestra altura. Tarragona, Reus, Falset, van viniendo a nuestro encuentro,

imantadas por la velocidad de nuestros cazas. La AA enemiga duerme.

De repente, mi motor empieza a ratear. Muevo el corrector de altitud hacia adelante. Atrás, nada. El motor tose más.

El humo negro que sale por los escapes es gasolina sin quemar. Hago lo que puedo por arreglar la falla; es poco. Picando el avión, me adelanto a Bravo se lo hago saber. Al ver el humo se da cuenta.

Me desprendo de la escuadrilla y busco un campo. Decido aterrizar en Reus. El motor, de pronto, se compone tan repentinamente como había empezado a fallar. Me uno de nuevo a la escuadrilla cuando Bravo está rompiendo filas para el aterrizaje en Monjos.

Sirvent nos da el susto del día al tragarse casi el campo en el aterrizaje. Bravo le dice unas cuantas lindezas:

—¡Oye. Sirvent, no jodas! Si sigues así te voy a mandar a un batallón disciplinario. ¡Con la falta que nos hacen los aviones!

El chiquillo no mueve los ojos mientras escucha. Su pensamiento está lejos, muy lejos. Sólo él sabe dónde.

Manuel Zarauza, jefe de la cuarta de «*Moscas*», está en la chabola. Le llamamos cariñosamente «el piloto fantasma», debido a que, por ser pequeño, queda oculto en la cabina al ir al frente. Apenas si saca sus ojillos para cuidarse del enemigo. Una vez en la linea, adopta la posición normal.

Es valiente y hábil. Las bromas que gasta me parecen de mal gusto. Usa demasiado tiempo la pistola, y, cuando regresa de los servicios, les mete a los mecánicos y armeros unas carreras de órdago, tirándoles a los pies. Se extraña de que lleguemos a Monjos. Nuestro campo es Vendrell.

Llega por teléfono la inmediata orden de traslado. El escalón rodado ya está en aquel campo.

22 de mayo. Salimos a proteger a los «*Katiuskas*», en vuelo de bombardeo sobre la carretera Balaguer-Lérida. Entrando al frente, la AA enemiga nos derriba uno de ellos. Cae incendiado cerca de Almacellas. Regresamos sin haber visto al enemigo; lógicamente, tristes.

23 de mayo. Hoy salimos al frente tres escuadrillas de «*Moscas*». La segunda, la tercera y la quinta. Veintisiete monoplanos *I-16*.

Estoy asombrado al ver tanta caza amiga. Los de la tercera vamos cerrando el triángulo, en punta de flecha, a 6000 metros. Tenemos que proteger un importante avance de tropas en el sector Balaguer-Lérida.

A1 pasar sobre Cervera, camino al frente, distinguimos la humareda del cañoneo lejano. En la misma dirección, un hormiguero aéreo cubre amplia zona de nuestra mirada. Podríamos contar, por encima, hasta cien aviones enemigos. Varias escuadrillas de *Savoia 79* protegidas por *Fiat* viran hacia sus líneas, con pausa, sin inmutarse. Si acaso, pican suavemente: los Fiat esperan el ataque. Este es llevado a cabo sobre territorio enemigo, y en la primera pasada, es tocado un bombardero italiano.

Sintiéndose culpables, los cazas italianos tratan de justificarse subiendo y bajando sin hacer nada práctico. Varios paracaídas penden en el espacio. Los «*Moscas*» seguimos intactos. Ni una sola vez nos hemos visto seriamente amenazados. Nos sentimos seguros. Los de los *Fiat* parecen novatos.

Lejos de nuestras líneas, regresamos. El último *Fiat* cae por Candasnos.

Me uno a varios «*Moscas*». No conozco a mis acompañantes de escuadrilla. Son pilotos de la segunda y la quinta. Únicamente Yuste sigue conmigo. La pelea ha sido dura.

Al llegar a tierra, el recuento: la tercera está completa. Tenemos tres aviones tocados por la AA. No obstante, a la segunda le han derribado dos «*Moscas*», y a la quinta, uno. Un «*Katiuska*» se ha perdido.

Cuatro aviones menos.

El enemigo tuvo veintidós bajas; de éstas, diecisiete fueron *Fiat*. Varios pilotos cayeron en territorio republicano. Ha sido un éxito.

26 de mayo. Regresamos al campo de Sagunto. La escaramuza de Balaguer ha terminado. La excursión a Cataluña ha sido fugaz. Los éxitos, en general, han sido pobres. Nuestras tropas, con una moral

e instrucción sólidas se han visto escasas de medios.

La guerra, tan cerca, la siento lejana. Huelo la brisa del mar. El aroma de los naranjos fluye, rodeando el ambiente de ternura y de amor. Bajo este sol me he criado. Las tibias aguas del *Mare Nostrum* tostaron mi piel, mientras mi cuerpo crecía. Y la arena de sus playas pusieron en mi influjos morunos. El *tabalet* y la *dulzaina* me arrobaron con su música.

31 de mayo. Salimos en patrulla por alarma aérea. Atacamos a una escuadrilla de *Heinkel 111*. Los cazas enemigos que los acompañan se tiran por nosotros. Entablamos combate, y, al poco rato, nos rodea una docena de *Fiat*. Se han unido a los *Messerschmitt 109*. Parecemos conejillos huyendo de la jauría.

El color verde del camuflaje que llevarnos nos salva. No tenemos más remedio que escabullirnos de tantas balas. Rozando la tierra llegamos a Sagunto: Yuste y Fierro besan sus «*Moscas*» al aterrizar.

JUNIO

1 DE JUNIO. Salimos a proteger «*Katiuskas*». Van a bombardear San Mateo y La Jana. Los resultados son excelentes.

Al aterrizar, nos enteramos de que un nuevo grupo de pilotos ha llegado a la tercera escuadrilla. Me designan para darle entrenamiento al piloto Calvo. Demuestra gran habilidad y prontitud de reflejos. En el combate simulado sudo para quitármelo de la cola. Es un buen elemento.

El campo de Sagunto está demasiado cerca de las líneas del frente. Los días 2 y 3 de junio nos hemos tenido que elevar hasta en siete ocasiones, por falsas alarmas. Despegamos para salvar nuestros aviones de posibles bombardeos. A veces, no tenemos tiempo ni de cargar gasolina.

Me da la sensación de estar en Carreño o Colunga, cuando al despegar teníamos ya al enemigo en la cola y el campo al alcance de los cañones.

4 de junio. Despegamos para proteger a los «*Chatos*» que van a ametrallar posiciones enemigas al Sur de Mosqueruela.

Una vez que los biplanos hayan terminado, tendremos que cubrir la retirada de tropas cercadas en aquella zona montañosa.

Las nubes hacen difícil la tarea. Tenemos que volar más bajos que los «*Chatos*» para no perderlos de vista. Las zonas lluviosas nos obligan a perder el contacto con el terreno, aumentando el peligro

de un choque en masa. Al llegar al objetivo mejora la visibilidad, y los «*Chatos*» se lanzan como avispas a aguijonear la zona asignada que, metida en una cañada, impide al enemigo el uso de su artillería antiaérea. Solamente con fuego ligero son molestados. Después de ametrallar, sueltan en cadena las bombas de 12 kilos que llevan.

Al terminar, nos indican que regresan a sus bases. Entonces, nos dejamos caer para ametrallar las tropas que cercan nuestras Unidades.

El fuego con que nos reciben es nutrido. Las zonas lluviosas rodean nuestro objetivo. La formación se deshace y cada avión ametralla por su cuenta.

Seguir allí sin ver nada y entre montes no tiene sentido.

Me he quedado solo; Yuste y *el Conde* no forman en su sitio.

Cuando trato de regresar, el horizonte se llena de rayos y de lluvia. Aprovecho un hueco para hacer altitud, y por él llego a 6000 metros. Ahí, en dirección Sudeste, distingo un pequeño pasadizo y me enfilo hacia él. Pienso llegar al mar. Las nubes suben, y yo con ellas; llego a 7000 metros. Delante de mí se alzan torres blancas y negras. No podría pasar por arriba. Me meto en aquel infierno.

En un instante, la obscuridad me envuelve. Siento en mi cara como descargas de escopetas: los granizos me agujerean la piel; parecen perdigones. Mi pequeño «*Mosca*» se encabrita. Los «meneos» son tremendos. De pronto, aumenta la velocidad de tal manera que creo ir en punzón. Tiro de la palanca con fe, pero la velocidad, en vez de disminuir, aumenta. Espero unos segundos. Los instrumentos están locos. Decido saltar. Miro al anemómetro: indica 700 km. por hora.

Me quito el cinturón de seguridad y le doy un puñetazo a la portezuela. Suelto la palanca de mando, y, cuando voy a saltar al vacío, veo la tierra de una manera extraña: está encima de mí.

Araño la cabina hasta volver dentro, y, sin atarme, dirijo instintivamente el «Mosca» hacia aquel pedazo de tierra. A través de aquella cortina de rayos, logro salir al mar. De allí, a Sagunto.

¡Qué formidable experiencia he tenido!

Tres aviones de la escuadrilla han tenido que aterrizar en Liria. Otro, perdido en la tormenta, tomó tierra en la carretera, cerca de Barracas. Todos los pilotos y aviones están sanos. No nos podemos quejar.

Mientras el mecánico y el armero ponen en vuelo mi «*Mosca*», me quedo dormido en la cabina. El vuelo continuo a las altitudes en que lo hacemos, sin oxígeno, mella nuestras reservas físicas. La anoxemia y la tensión nerviosa constante nos hacen desear vehementemente el sueño.

Esta noche nos guarda una sorpresa: tenemos que ser inyectados de antitífica.

Martino, el médico de la escuadrilla, nos espera lanza en ristre. Bravo, cansado como los demás, entra:

—Lo que nos faltaba… Eramos pocos y parió la burra.

Martino explica las consecuencia de una posible negativa. Al terminar, todos nos ponernos en fila.

—Patrulla por patrulla; no vamos a dejar a la tercera en tierra.

—Tarazona… Tu patrulla primero.

Cuando me están inyectando, pienso que mientras dure el efecto del lanzazo podré ir a Valencia, pasear con mi novia y llevarla al cine. Estar con mis padres; alegrándoles con la visita de un par de días. Podré descansar del torbellino que vivimos.

¡Pero vaya broma! Los días 5 y 6 los pasé metido en la cama sin poderme mover. Mis músculos eran de hierro. La calentura no me dejaba levantar los párpados. Estaba hecho un guiñapo. ¡Y quería ir a Valencia! ¡No podía ni levantarme a orinar!

6 de junio. La noche. Me siento mejor. Le digo a Bravo que deseo volar.

—Consultaré con Martino: él decidirá. No tengas prisa.

Pero sí tengo prisa. Deseo volar no porque sea imprescindible, sino por ganas de estar en el aire. Para que a mis sentidos lleguen de nuevo las vibraciones emotivas de los combates, con sus peligros y sus bellezas, inmensos unos y otras. No quiero cejar un momento en la tarea que tenemos por delante. Debo apoyar, defender, inculcarles fe a los que se sienten desposeídos de moral para seguir la lucha. Necesito ayudar al soldado que con su orgullo y amor propio está aplazando la catástrofe, y no porque la cantidad de material le ayude a mantener un elevado espíritu combativo. Hace tres meses que, sin intervalos, resiste lluvias de acero y plomo.

El enemigo descansa, releva sus tropas y tiene un descomunal

apoyo de todas clases. En cambio, nuestros soldados son siempre los mismos, y el apoyo que reciben es bien escaso. Sí… Tengo prisa.

Al cerrar los ojos, pienso en la muerte. Los soldados mueren en forma distinta a nosotros. Su muerte tiene piojos, barro, sangre y piedras. Si acaso, tomillo en las heridas, y cardos. Y piedras encima de sus cuerpos, y cascotes de metralla; así son sus tumbas. Nadie reclama los pálidos cuerpos. Nadie se ocupa de ellos.

7 de junio. Me siento amodorrado. Los pilotos se van al campo; Yuste y Fierro están en la cama; inyectados.

Hablo por teléfono con Bravo.

—Oye, me voy al campo, ya me siento bien del todo. ¿Qué dijo Martino?

—Que descanses un poco más; saldrás en el próximo servicio. Fierro se quedó.

Cuando Yuste y yo llegamos al campo, despega la tercera escuadrilla. Me parece que algo mío se va con ella.

Molina despotrica contra el Gobierno:

—Así no podemos seguir; si no recibimos material nos vamos a ir al carajo.

Siempre está igual. Claro, tiene razón.

—Un vaso de vino, don Antonio.

Martino le sirve; aquél se calma.

—Yo conocí a Franco cuando aún era un chaval, y ahora, ya ves. ¡Casi nada!

El tintorro le adormece. Se ve en Melilla, en el Tercio.

Narra, arrastrando las palabras, el desembarco de Alhucemas. La malaria lo tuvo tres meses tirado en Tetuán, entre la mierda y los piojos.

—Era una kábila donde estábamos; robaban las medicinas que nos tenían que dar. Las vendían a los mismos encargados de distribuirlas a los hospitales. ¡Bandidos!

—Tome otro vaso, Molina.

Oír al viejo me enferma. Rezuma odio.

Este día salgo cuatro veces por alarma sobre Valencia y Sagunto. No tengo contacto con el enemigo. Me siento débil.

8 de junio. Protección de «*Katiuskas*» en bombardeo sobre la carretera de Lucena del Cid a Castellón.

La antiaérea no nos deja volar. Es tremendamente copiosa. La línea del frente se distingue por las continuas explosiones que levantan nubes rojizas. Los fogonazos de la artillería enemiga se alinean al Norte del río Mijares, muy cerca de Castellón de la Plana.

Después de bombardear, los «*Katiuskas*» se pierden hacia el Sudoeste. Bravo se tira a ametrallar la carretera recién castigada. Incendiamos camiones y coches de turismo camuflados.

Volvemos a Sagunto casi todos con impactos de *Mauser*.

10 de junio. Hoy es día de luto para la tercera escuadrilla.

Desde hace tiempo nos miramos como hermanos. Toda pérdida la sentimos muy cerca; los que desaparecen no son números de una lista, simples elementos de la gran unidad de que formamos parte. Nos conocemos por nuestros nombres, por nuestra idiosincrasia, por nuestra pequeña historia.

Utrilla y Díaz fueron derribados.

Habíamos salido a proteger «*Chatos*» a la zona de Alcora y Lucena del Cid. El enemigo se desbocaba hacía Castellón. Su fuerza era abrumadora.

Por la carretera avanzaban las tropas gallegas y navarras. Habían tomado el pueblito de Alcora y cortado la retirada de casi una Brigada que se encontraba entre el pueblo y la costa.

La misión de nuestros «*Chatos*» era demorar el avance que cerraba el cerco.

A la hora convenida, llegaron los doce «*Chatos*» sobre Sagunto. La tercera escuadrilla volaba encima y a la derecha de ellos. De los nueve pilotos que la formábamos, cuatro recibían hoy el bautismo de fuego: Calvo, Margalef, Díaz y Asunción.

Avanzamos hacia el frente. Pasamos Almenara y Nules, y, cuando empezábamos a adentrarnos sobre tierra firme, los cúmulos, en forma de grandes coliflores, se nos interpusieron. La tarea de no perder de vista a los biplanos absorbía toda nuestra atención; volábamos por callejones aéreos que se estrechaban tanto a veces, que no permitían el paso de la formación. Teníamos que volar en fila india.

Nos acercamos al objetivo que, como una gran cazuela, apareció al fondo de una vaguada. Las nubes que nos rodeaban parecían monstruos vigilantes de los montes, surcados por torrentes que se despeñaban con rapidez. Mi «punto» izquierdo. Asunción, estaba nervioso; lo notaba por las veces que estuvo a punto de cortarse la cabeza con la hélice. Aún no dominaba el vuelo en formación, y en aquellas condiciones…

Tuvimos que reducir los virajes por falta de espacio. También perdimos altitud. Las nubes nos cubrían. Perdimos la cohesión; nuestra escuadrilla se desligó de las dos primeras patrullas; la de Bravo y la mía estaban desordenadas. Entre el avión del jefe y el último «*Mosca*» nuestro había más de un kilómetro de distancia.

Algo recorrió mi columna vertebral. Algo como un escalofrío que me avisaba de la asechanza de unos ojos de cazador encarnizado que se amparaba en los cúmulos, con la muerte en la yema de los dedos, aguardando la oportunidad de cualquier descuido mío.

De pronto, los vi descolgarse como, halcones sobre una presa a la que faltaba espacio para moverse, Un par de *Me 109* se colocó detrás de la patrulla de Bravo. Un tercero se desprendió de aquellas nubes cuando vi caer, como saeta incendiada, a un «*Mosca*». Unas ráfagas de ametralladora me avisaron de mi propio peligro. Con el rabillo del ojo vi a mi perseguidor que trataba de ceñirse a la cola de mi caza. Reduje los gases y tiré de la palanca con fuerza. Sentí los inconfundibles golpes de las balas en mi cabalgadura; la estaban acribillando. El caza alemán no resistió el viraje del «*Mosca*» y entró en barrena.

Las trazadoras cubrían el espacio.

A mi izquierda, un *Me 109* le iba «comiendo la cola» a un «*Mosca*»; las trazadoras disparadas por el alemán dibujaban una vía por la que se deslizaban los dos aviones. Viré mi avión y traté de interceptar el ataque; disparé con mis máquinas y parecía que era mi odio quien escupía los proyectiles. Al pasar por detrás del *Me 109* viré a la derecha y me dejé caer sobre él, ametrallándole la cabina. Las montañas crecieron con rapidez; de repente, un fulgor color naranja, seguido de tremenda explosión, marcó el final del «*Mosca*». Pero el alemán ya no tenía escape; Bravo se unió a mí para rematarlo. El alemán, herido, guió su *Messerschmitt* incendiado

hacia sus líneas. Pero la brújula debió enturbiársele en la mirada. El monoplano perdió altitud y, planeando, chocó con las copas de los árboles, incendiándolas. Al estrellarse, levantó una nube de fuego. Cayó cerca de su víctima.

En las estribaciones de la sierra de Eslida aún han de arder los árboles inflamados por la gasolina de los aviones, mezclada con la sangre de sus tripulantes.

Después del primer embate nos reunimos. Bravo, a la cabeza de cinco «*Moscas*» nos dirigió a la izquierda, donde los «*Chatos*» ametrallaban su objetivo.

Dos alemanes trataban de interceptarnos, pero Alarcón lo impidió metiéndose, de frente, al ataque. Al ver que a los biplanos no los atacaba nadie, regresamos a apoyar a Alarcón. No hizo falta; los alemanes se perdían en las nubes abandonando su presa.

Volvimos la cabeza para todos lados. No había ya cazas enemigos. Los «*Chatos*» iban saliendo poco a poco, después de cumplida la tarea. Los conté… El duodécimo aparecía por allá, del fondo de la barranca recién batida. ¡Estaban completos!

A nosotros nos faltaban aparentemente cuatro «*Moscas*». De éstos, mis ojos vieron caer dos. Reconté: Utrilla, Calvo, Asunción y Díaz no formaban con nosotros.

Al regresar, las caras de los pilotos se notaban tristes. Y en algunos ojos había también rabia. No lo dudaba.

Nos acercarnos a Sagunto con temor. Teníamos la duda de los otros dos «*Moscas*» que nos faltaban.

A la vista del campo miré los lugares donde acostumbramos dejar los aviones. Los de Calvo y Asunción estaban en sus respectivos lugares. ¡Qué alivio!

Al aterrizar, en las caras de los mecánicos se notaba la ansiedad del momento. Callados, interrogaron con la mirada. No había que olvidar que son parte activa de este carrusel de la muerte. Querían saber de sus aviones, de sus muchachos.

Cuando salté de la cabina se acercaron Calvo y Asunción. Indagué con dureza por qué habían regresado. Calvo tenía el depósito de aceite agujereado. Con la hélice en bandera, apenas tuvo tiempo de llegar al campo. Había balazos en todo el fuselaje.

El «*Mosca*» de Asunción estaba acribillado. El chico dijo que no había visto aviones enemigos.

—Ya los verás —le dije—. Era parte del bautismo.

Me dirigí a la caseta de mando a cambiar impresiones con Bravo. Quería saber qué opinaba del lío.

Estaba furioso; les achacaba a los novatos el desastre ocurrido.

—Prefiero volar Con estúpidos. ¡Lástima de aviones!

Yo, al escucharlo, me acuerdo del Norte. También he sido un estúpido.

Se me queda mirando, y, haciendo una mueca de rabia, me pregunta si no opino lo mismo.

Me callo. Pienso en los muertos.

14 de junio. Regresábamos del frente de Castellón la primera y la tercera escuadrilla, donde habíamos tenido un tremendo combate con bombarderos *Heinkel* y cazas *Messerschmitt 109*. Nules había sido brutalmente castigado.

En el fragor del combate se deshizo la formación de la tercera, y, para regresar, formó con el jefe de la primera, Eduardo Claudín. Yuste venía con nosotros.

Contemplaba los destrozos que los fascistas han causado en Nules, cuando descubro allá abajo; cerca de la playa, algo que llama mi atención. Un avión, dejando una estela de humo blanco, se dirige hacia el Norte. Le aviso a Claudín y nos lanzamos abajo. Descubrimos que es un *Messerschmitt 109*. Va tocado. Le damos una pasada sin disparar, y se tira a tomar tierra en la playa, en la margen derecha del río Mijares.

Al llegar a Sagunto recibo órdenes de salir para traer el caza alemán. En un camión de la escuadrilla, lo hacemos varios mecánicos, armeros y yo. Pasamos Almenara, y, a escasamente veinte minutos de haberlo dejado, aparece a nuestra vista la entra de Nules.

> Me acuerdo de las excursiones en bicicleta que antes de la guerra hacíamos los amigos a este pueblo. Era pintoresco, tranquilo, como la mayoría de los lugares donde sus habitantes no viven al ritmo moderno.
>
> El blanco y el azul de las casas armonizaba Con el rojo fuego de los tejados; inmaculados a pesar del paso de los

tiempos. El ocre de las puertas y ventanas daba un tinte caliente a aquellas acogedoras viviendas…

Los gratos recuerdos son arrancados de cuajo de mi mente. Los muros de las casas, cortados por la hirviente metralla, desfilan humeantes a nuestro lento paso. Camas rotas y colchones desgarrados con sus entrañas muertas al aire; asas de cántaros, cacerolas y zapatos se mezclan en macabra democracia con la carne de sus amos. Pedazos de cuerpo se ven estampados por doquier. Otros, en los muros, resaltan como altorrelieves luzbelianos. La masa de lo que era el cuerpo de una anciana pende del marco de una puerta. Sus ojos reflejan aún el espanto. Más adelante, la pierna de un niño con su alpargata solitaria, descansa en el lomo descarnado de un marrano.

¡Este experimento! ¡En nuestras carnes! ¡Con nuestro pueblo!

Dejamos la carretera principal y torcemos hacia Burriana. A los diez minutos pasamos entre sus lindas callejuelas. Los alemanes no las han tocado todavía. ¡Aún no las han hollado!

Pronto, el lecho seco del río Mijares aparece a nuestra vista. Abandonamos el camión y seguimos a pie. A poco, unos soldados nos dan el «¡alto quién vive!». Guardan la costa de posibles desembarcos.

Después de identificarnos, pregunto por el avión, si lo han visto.

—Lo estamos cuidando…

—Está detrás de aquella loma…

—¿Son aviadores?

—El sargento; él lo derribó —dice uno de los mecánicos.

—¿Quién? ¿Él?

Me miran asombrados.

—Sí, él —contesta el mecánico.

Hablando, nos acercamos donde está el *Messerschmitt 109*.

—¡Cómo nos joden con los bombardeos! —dicen.

—No paran nunca, ¡son tantos!

—Y nosotros tan pocos.

—Ahí está el pajarraco —dice uno de ellos—. El piloto está cerca; en una barranca, en Villarreal.

—Está detenido, es un mocito de apenas dieciocho años.

La silueta del caza alemán destaca dramáticamente de la

naturaleza que le sirve de fondo. ¡Casi está intacto!

Estoy extasiado con su belleza. Lo admiro hasta cansarme. Luego, me siento en la cabina de mando. El oxígeno, la radiotelefonía, el depósito de gasolina debajo del asiento del piloto, el botón de las ametralladoras arriba de la palanca de vuelo… El tablero de instrumentos es delicado; parece una exposición de relojes selectos.

No puedo imaginar que esta máquina tan bella sirva para matar.

—Salud, piloto —dice una voz.

Levanto la cabeza. Un capitán de Ingenieros está delante de mi.

—Venía a investigar: los vi desde el puesto de guardia… Le explico cuáles son las razones que tenemos para llevarnos el avión. Necesitamos volar en él; estudiar sus características; compararlo con nuestros cazas más «íntimamente».

Mientras hablamos, el tableteo de las ametralladoras y la voz ronca de los cañones de ambos bandos nos sirven de fondo. El enemigo está a escasamente quince kilómetros de nosotros; a la vista de Castellón.

El oficial asiente de buena gana.

Tratamos de acercar el camión. Imposible; unos desniveles de más de tres metros lo impiden.

—¡A desarmarlo!

El runruneo de motores de aviación nos hace levantar la cabeza. El ruido aumenta; parece que vienen por la carretera, no se les ve.

—¡Ahí están!

Seis *Messerschmitt 109* aparecen por el mar, rozando el agua. Al llegar a la desembocadura de Mijares viran a la derecha suavemente.

Vienen hacia nosotros.

—¡A tierra! ¡Pronto!

Los monoplanos describen un círculo alrededor del avión derribado. Se tiran a ametrallado; a la segunda pasada se incendia. Parece que nos ha llegado el turno a nosotros, pero se dirigen donde el camión y le dan una pasada. Se retiran.

Los soldados aún les disparan. Cuando se pierden de vista hacia el Norte respiramos con tranquilidad.

—Han podido matarnos…

—¿Y qué ganaban?

—¡Bah!, ésos matan por matar…

Sacamos lo que podemos del *Messerschmitt 109*. Los distintivos han quedado intactos. ¡Aspas negras sobre fondo blanco! Carburador, ametralladoras, sistema de oxígeno, altímetro; cortamos los distintivos. Algunas cosas las llevamos de recuerdo. El camión está listo.

Nos despedimos de los soldados, que no se han separado de nosotros. Al estrechar sus manos las noto callosas. Son de campesinos, fuertes. Ahora empuñan el fusil que la guerra ha hecho que tomaran sus manos.

Nuestra llegada a la casa de los pilotos no puede ser más oportuna. Todos están alrededor de la mesa disponiéndose a cenar. Les grito desde la entrada de la casa:

—¡Un momento! Vamos a brindar antes que nada. Al mismo tiempo desenvuelvo los conocidos distintivos.

En el gran comedor suenan varios hurras.

En un instante, comentando y haciendo, chistes, olvidamos por un buen rato la dureza y realidad de la guerra.

Así termina nuestra odisea.

Bravo me hace preguntas.

—El avión era precioso —contesto.

—Nos ha invitado Claudín para ir con él a Casinos. Estará Romanov. ¿Te acuerdas de él?

> Era en el mes de mayo de 1937. Estábamos en Kirovabad haciendo el curso. Esperábamos la llegada de tres ases de la Aviación soviética: Suprunov, Romanov e Ivanon. Venían tripulando tres Istrebitiel I-16, el mejor avión de caza soviético. De los doscientos alumnos, cincuenta habíamos sido seleccionados para caza. De estos alumnos saldrían los pilotos para los I-16.
>
> Aquellos héroes de la URSS se encargarían de instruir a pilotos rusos para que fueran nuestros maestros.
>
> Estábamos impacientes. Queríamos ver de cerca aquella maravilla de la cual tanto nos habían hablado. ¡El I-16! Konstiuschenko, mi instructor de vuelo elemental, estaba a mi lado.
>
> —No tardarán ya —decía—. ¡Verás qué caza!

De pronto, se armó un gran revuelo.

Tres puntitos aparecieron en la lejanía; venían por bajo del horizonte. No se podía volar más cerca de tierra. Mi cuerpo se puso tenso, la sangre golpeaba con fuerza en mi corazón.

Sentí que la piel se me erizaba.

Los puntitos se agrandaron. Se distinguían sus toscos motores radiales, sus pequeñas alas. Enfilaron al grupo. ¡Qué bonitos eran! Se acercaron, más y más. Instintivamente, agachamos la cabeza. Un rugido tremendo nos estremeció. Volvimos la mirada. Subían al cielo barrenando; los tres hacia un mismo punto, con trazo exacto. Se dejaron caer, y, en vuelo rasante, fueron dibujando lentamente un tonel tras otro. Se elevaron nuevamente e hicieron toda clase de acrobacias. Cuando aterrizaron, los rodeamos.

Romanov era un tipo pequeñín, Parecía latino por su desparpajo al hablar; había estado en compañía de Supranov en Estados Unidos compitiendo en concursos aéreos. Este era alto de estatura y decidido en sus ademanes, e Ivanov era muy sereno y equilibrado…

—¿Cuándo vamos a ir? —pregunto a Bravo.

—Esta noche.

Claudín ya nos espera en su feudo; lleva puesta la cazadora de cuero del piloto alemán derribado en la playa.

—Hablé con él en alemán —comenta—; es nazi perdido… Dice que, si hiciera falta, vendría toda la *Luftwaffe*.

—Al carajo con el boche.

Bravo empieza a enfadarse.

Vamos los tres solos. Los demás pilotos han preferido quedarse en Liria, merodeando a las «chavalas». ¡Son tan guapas!

Llegamos a Casinos en un periquete. El coche se detiene delante de un chalet estilo rococó. Entramos. El salón está lleno de militares de alta graduación. Posiblemente yo soy el de grado más bajo: sargento; Bravo es teniente. Al ver tanto entorchado pienso en el material de guerra que nos falta. No dudo de su llegada; con estos hombres, el extranjero no se puede negar.

Yo he visto milicianos, cenetistas, ugetistas, faístas, etc.

Militares, pocos. No los había visto con tantos galones. Me lleno de optimismo. Bravo nota mi emoción.

—¿Qué te parece, Paco?

Formidable, chico, formidable. Se ven unos tíos estupendos.

—Y algunos lo son. Ven, te voy a presentar.

A pesar de la falta de contacto con aquellas personas, mi nombre es conocido.

—Es mi segundo jefe de escuadrilla —dice Bravo—. Hicimos juntos el curso.

En un rincón del gran salón, un hombre gesticula. ¡Romanov! Su estatura apenas deja asomar su rubia cabeza de entre las personas que le escuchan.

Al acercarnos veo que combate con las manos; simula cómo el avión que tripula está en apuros. Cerca de tierra, o sea, del suelo alfombrado, se deshace con gran habilidad de su perseguidor.

Nadie en el grupo ha notado nuestra presencia. Algún saludo mímico, si acaso. Romanov sigue enfrascado con su relato; pasa la vista por nuestras caras y se queda un momento perplejo; sigue con la demostración, pero de repente vuelve a mirarnos y, jubiloso, se acerca.

—*Tibia tovarisch Tarasov… Tibia Braviev*.

Nos abrazamos.

Claudín, destacando su descomunal estatura, nos mira desde lejos. Gracias a sus virtudes de políglota acapara la atención de un grupo de agregados militares extranjeros. Pero nos envidia.

Romanov dice que probará en estos días un nuevo dispositivo en los «*Moscas*» para disminuir su velocidad durante el planeo y aterrizaje: los *flaps*, o sea, frenos aerodinámicos. (Recordamos que el *I-16* planea a 190 km. por hora y toma tierra a 160 km. por hora).

La velada transcurre animadamente. Se habla de todo, pero yo no estoy satisfecho.

Quiero saber del material que nos han dicho está por llegar. Me interesan cantidades, características, si es nuevo…

Tanques, antiaéreos, ametralladoras; ¿cuántos?, ¿cuándo…? Nada han dicho de proteger los depósitos de gasolina de los «*Katiuskas*»: ¡cómo arden!

¿Cuándo detendremos el avance del enemigo? Está cerca de Valencia. ¿La perderemos? ¡No es posible!

El ambiente me cansa. El humo de tanto cigarrillo y los vapores del alcohol me marean.

Sigilosamente, me escabullo. Abro las ventanillas del coche y, acomodándome, me quedo dormido.

Abro los ojos al llegar a Liria. Claudín le dice a Bravo en chunga:

Otra vez lo traes con niñera.

Esto me hace despertar completamente y le doy su merecido: dos patadas en el trasero.

—Ya verás, ¡vaina! —Me grita, riéndose.

Un centinela se le cuadra cuando traspone el umbral de su casa cuartel.

—Salud.

—Salud.

No me doy cuenta de la llegada a Sagunto. El chófer nos despierta, pero seguimos en el auto esperando el amanecer; falta poco.

El cuerpo reclama sueño, hay que dárselo.

15 de junio. Después de una protección de «*Chatos*» en el sector de Castellón, nos trasladamos a Liria. Sagunto, como campo aéreo, es inoperable.

Mientras Bravo cambia impresiones con Eduardo, distribuyo los cazas de la tercera. Al cabo del rato se acerca y me dice con gesto indefinible:

—Han nombrado a Claudín Jefe del Grupo 21. No estaría mal que lo felicitases.

La caseta de mando está lejos, pero quiero ir caminando. Pensaré en lo que me acaban de comunicar.

—¡Eh!; coge el coche —me grita Bravo.

Le hago con el brazo una seña negativa y continúo mi marcha.

Pienso que del Grupo 21 de la Escuadra 11, sólo quedan cinco de sus seis escuadrillas. La sexta existe en el papel, De las cinco, que deberían estar dotadas con doble de aviones cada una, para mantener en el aire nueve, tenemos un total de treinta y cinco unidades.

O sea, el Grupo 21, que debería estar compuesto de setenta y dos aviones *I-16*, en la triste realidad sólo dispone de treinta y cinco.

Claudín va a mandar un Grupo de seis escuadrillas de las que únicamente existen los esqueletos. No le arriendo la ganancia. Ni a él ni a Comas, jefe del recién formado Grupo 26. La situación de los «*Chatos*» es igual o peor.

—Enhorabuena, Eduardo.

—¡Fíjate, Paco! Me hacen jefe de un Grupo fantasma. De todas maneras, se lo agradezco. Y si recibimos los aviones que han prometido, habrá para todos.

Hago alusión a los entorchados de la noche anterior:

—¿Qué, no se conseguirá nada?

—Yo creo que sí —dice Bravo, que entra—. El material está en la frontera, en Cervera. Únicamente falta para que pase el visto bueno del Gobierno francés.

Claudín mueve la cabeza:

—Entonces estamos jodidos. Esos gabachos son tan fascistas como los otros. Y dicen que nos ayudan. Sí, sí: a bien morir.

—Lo que sucede es que tienen miedo a los alemanes —digo.

Una llamada telefónica corta la conversación. Claudín toma el auricular. Habla brevemente, en monosílabos.

—Está bien.

Cuelga.

—Es la Escuadra; hay que ir a Rabasa por un «*Mosca*» salido de fábrica. Es para la Tercera escuadrilla.

Bravo me pregunta si quiero ir. Acepto. Alicante siempre me ha encantado.

Tendré que esperar un *Lockheed* norteamericano, tripulado por Ramírez, de mi curso. ¡Murciano! Otro «pico de pato». En broma, propongo que sea Alarcón, su paisano, el que lo acompañe.

Bravo y Claudín ríen a dúo:

—Ni hablar… Ese se pasa al enemigo.

A una pregunta mía, Eduardo contesta que el avión no tardará en llegar, que ya ha salido de Casinos.

En el instante en que me dirijo hacia mi avión para una guardia, aparece el *Lockheed*. Llego a la caseta cuando Ramírez sale de

aquella lata, acercándose muy ufano. Es como Alarcón, pequeño de estatura, encanijado. La gorra se le detiene en las orejas, y las botas dan la impresión de que le quedan muy grandes. Parece como si fuera a tropezar a cada momento.

Antes de llegar a nosotros empieza ya la letanía:

—¿Quién va a tener el inmenso honor de que este gran piloto, por la gracia de Dios, lo transporte al cercano lugar de la tierra más hermosa, más pura, donde sus hombres —tosió— son dechado de esbeltez y virilidad y que nuestro Señor, en un momento de verdadera lucidez, bautizó con el nombre de Murcia, y que…

No lo dejamos terminar.

—El pico, de pato, el pie de la rana… Si no tocas hierro te mueres mañana. Escupe tres veces y se va el maleficio.

Nos reímos un rato antes de partir.

Hacemos el viaje en treinta y cinco minutos, Ramírez sigue para Murcia, su «bendita» tierra.

Me detengo un momento mientras despega la lata.

¡Tenemos cada perito para escoger aviones! ¡Pobres! Les meten auténticos gatos por liebres. El *Lockheed*, lo habían comprado para bombardero. Apenas si sirve para enlace.

De pie, a mi lado, hay un raro sujeto. No lleva uniforme definido. La gorra y los distintivos, francamente no los conozco. Usa botas color marrón; pantalones de montar color caqui; chaquetilla de cuero café obscuro; camisa caqui, sin corbata.

Parece un miliciano de la tristemente célebre Columna de Hierro. Aquella que, después de haber saqueado a los maños, bajó de Teruel a Valencia a cerrar comercios. El tipo es idéntico a uno de aquellos facinerosos. Su aspecto físico es repugnante. Tiene los ojos como de pez de las grandes profundidades: salientes. Es de baja estatura, linfático.

Cuando me da la mano siento como si tocara a un sapo; la tiene húmeda y blanda.

Habla con pausas. Meticulosamente.

—¿Eres tú el piloto que viene a llevarse el «*Mosca*»?

Me molesta que me tutee.

—Sí, yo soy.

—¿Eres del Partido? —dice, muy serio.

—¿A usted qué le importa?

Pregunto si es necesario que le cuente mi vida para llevarme de su feudo el avión.

Insiste.

—Es que no se lo voy a entregar a cualquier tipo que se presente aquí diciendo que es el que ha designado la Escuadra.

Mi paciencia se agota. Pienso en la pérdida de tiempo que hay que sufrir por culpa de mentecatos de esta clase, y me apeo de la burra. Con tono más mesurado, pero enérgico, le invito a que indague por teléfono.

¿Quién puede ser semejante individuo para encargarse de un lugar como este, en el que hace falta idoneidad y criterio? Esta es una de las cosas que yo no comprendo de nuestra guerra.

Mientras nos acercamos al hangar, las inmensas puertas se abren lentamente. La fiera silueta del «*Mosca*» aparece. ¡Nuevecito!

¡Qué hermosura!

Si el *Messerschmitt 109* es fino, bello, grácil, el «*Mosca*» es bronco, viril, fuerte. No hay un caza que reúna las características del *I-16*.

—Ahí está su avión —dice el antropoide, con sonrisilla irónica.

Le rectifico que no es mi avión, que es de la República, a la cual debe servir de una manera más eficaz y no con la torpeza que escuda detrás del carnet de un partido.

Tengo ganas de irme. Si sigo aquí tendré que pegar un par de bofetadas al individuo.

Pregunto a los mecánicos si está listo el avión.

—Completamente —contestan varios.

Me pongo el paracaídas, caliento el motor y, sin despedirme, despego. Cuando viro para tomar el rumbo, casi pienso en ametrallar el feudo. Me alejo rápidamente. Voy irritado. Se lo contaré a los pilotos para que lo conozcan y, si es posible, se le castigue.

En veinte minutos llego a Liria.

El escalón rodado de la tercera acaba de llegar de Sagunto. Mi mecánico admira el «*Mosca*».

—¡Tenemos descanso! —grita jubiloso.

Pregunto qué clase de descanso.

—Diez días tiene la tercera. ¡Diez dias!…

Se ha enterado en la caseta. Me voy para allá.

Bravo suelta la presa:

—En vista de la cantidad de servicios que ha prestado nuestra escuadrilla, nos dan descanso. ¿Qué te parece? Podrás ir a ver a Elena, granuja, y decirle que la amas, y, de paso, que mis camisas me quedan estupendamente.

La noticia me llega al alma. Tenemos merecido este descanso.

Le pregunto a Bravo dónde ha ido Claudín; su escuadrilla despegó cuando yo llegaba de Rabasa.

—Para Teruel. Los «fachas» han desatado una ofensiva intensa. Se ve que quieren tomar Valencia a toda costa.

Están bombardeando los pueblos de Mora de Rubielos y Puebla de Valverde. Tratan de usar como eje del avance la carretera Teruel-Sagunto.

Bravo me dice que ya no cree en el descanso prometido.

Poca gracia me va a hacer estar de permiso mientras los otros aguantan combates y bombardeos. La escuadrilla está llegando; vienen todos salvos. Eduardo nos informa cómo ha estado el follón…

—Ya empezaron la ofensiva hacia Valencia; tiran que no hay quien se les escape; nos han incendiado a dos «*Natachas*» entrando al frente. Me entró una mala leche cuando vi eso, que me tiré con la escuadrilla a ametrallar a los antiaéreos… Más de cuatro palmaron. Uno de los «*Moscas*» que me prestaste viene hecho un colador; se le veían desde lejos los agujeros en el fuselaje. Ha de estar hecho polvo el pobre chico.

Le pregunto qué opina de la ofensiva, de la importancia que tiene para unos y otros.

Coincidimos. Si no nos llega el material, se meterán en Valencia.

Los *Fiat*, que han estado inactivos, apoyan la operación; los «*Chatos*» tendrán más trabajo ahora.

Claudín continúa:

—Las tropas que ha concentrado el enemigo en los alrededores de Teruel son de alivio. Y si unes a esto sus fanfarronadas de que toman Valencia para el veinticinco de julio…, tú verás. El material de guerra lo tienen, eso sí.

Bravo, la mirada fija en tierra, juguetea con una varita

dibujando la silueta del «*Mosca*».

—¡Qué manera más mierda de amargarle a uno la vida! Como recibamos ese cabrón material que nos han prometido, les vamos a hacer morder el polvo.

Me fui a Valencia. Quisiera o no, aquel descanso estaba concedido. A fin de cuentas no teníamos suficientes aviones; era lógico. Disfrutamos intensamente aquellos días del reposo físico que tanta falta nos hacía. Mi mente no se apartaba del aire, donde mis compañeros se batían en duelo espantoso por lo desigual. Las noticias que llegaban del frente eran amargas. Entre tanto, el mundo exterior jugueteaba con la lucha heroica que sostenía el pueblo español.

Día… Castellón cae en poder del enemigo.

El Ejército Republicano logra establecer una línea de resistencia que prácticamente es señalada por el curso del río Mijares.

Los fascistas vuelcan todo su poderío para ocupar Valencia.

Una cuña de acero, plomo y carne, hiende desde Teruel la resistencia de nuestras tropas. El acopio de material enemigo es cuantioso. Sólo algo que, al parecer está lejos de nuestras posibilidades, podrá evitar la caída de Valencia.

27 de junio. Se ha escrito mucho sobre el comportamiento de los pilotos durante los combates aéreos. De la caballerosidad de antaño, cuando se dejaban caer en los campos enemigos ramos de flores donde un as había sido derribado, etc.

Lo que hoy escribo se prestará a muchas opiniones.

Voy paseando con mi novia… Acabamos de salir del Cine Tiris y nos dirigimos a tomar una horchata a casa de Adrián cuando, en la calle de Ruzafa, me encuentro de golpe y porrazo con Eduardo Claudín.

—Hola, Eduardo.

—Hola, Paco.

Claudín, notando en mis ojos ansiedad por saber del frente, corta por lo sano.

—Vengo del hospital. Han derribado a Ruiz, y esos ca…

Al darse cuenta de que Elena oía, cambió de adjetivos.

—Esos bandidos lo han ametrallado en el aire, mientras descendía en paracaídas. Le prendieron fuego a la seda y ha caído el pobre a una velocidad tremenda. Se ha deshecho.

—Acompáñame, quiero verlo.

—Vamos.

Nos despedimos de Elena.

Logré alcanzar a escuchar los últimos gemidos del pobre de Ruiz. Murió con las vísceras reventadas.

Romanov también ha muerto hoy. Cerca de tierra, el «*Mosca*» con el cual probaba los *flaps*, entró en barrena. Murió incendiado.

Siento ambas muertes. Una y otra.

La de Ruiz, porque era un compañero de lucha y porque era español. La de Romanov, porque era un hombre bueno.

No faltará quien justifique su muerte, y la de otros como él.

Romanov me ayudó con sus consejos y cuando estuve en peligro. «Mira, hijo —me decía mi padre—; el que no es agradecido no es bien nacido».

Sea lo que fuere, la forma en que perdió la vida Ruiz, a manos extranjeras, me ha hecho experimentar algo nuevo, amargo. Claro que la vida se pierde igual. Para nosotros ha sido un crimen. No porque un alemán mal nacido lo haya perpetrado, no. El hecho es el crimen, la manera en que lo ensayan en nuestra carne.

Ametrallar a un piloto cuando desciende indefenso, ¡qué vergüenza!

Día… Los días de descanso se terminan. Las despedidas anudan gargantas.

Cuando me alejo de la casa pienso en regresar; siempre lo hago. Saco la cabeza por la ventanilla del coche, respiro.

Voy a Alicante; allí está la tercera. Yuste y Fierro siguen en mi patrulla. La misión: defender el puerto de Alicante. Dos barcos petroleros descargan oro negro. Hay que cuidarlos.

JULIO

4 DE JULIO. Salimos a efectuar un vuelo de vigilancia sobre el puerto; nuestra altitud es de 6000 metros. Todo parece estar tranquilo. Yuste y Fierro otean sin fe el horizonte. Mueven demasiado la cabeza; no la detienen en un mismo punto varios segundos, y es así como hay que hacerlo.

Me siento «mosqueado». El día brilla demasiado; el sol mezcla los colores, y, hacia el Este, hay confusión de horizonte. Abajo, los barcos «relinchan» presintiendo el peligro.

Está el sol detrás de mi dedo[12], y mi vista penetra sus alrededores. Los rayos me hieren. Aguzo más la mirada; por la parte izquierda distingo hasta seis puntitos. La «mosqueada» da resultado.

Aviso a los «nobles» de la presencia del enemigo. Lo ven. Como yo, no aprecian qué clase de aviones son: están lejos aún.

Nos formamos en ala derecha; Fierro a la derecha de Yuste. Quitamos el seguro de las ametralladoras y hacemos más altitud.

A los 7000 metros, los seis *Savoia* se distinguen perfectamente; vienen altos: 5500 metros por lo menos. Nos «metemos» al mar y esperamos que se aproximen más.

Pronto nos ven. El nerviosismo empieza a notarse en el vuelo inestable que sigue.

Los atacamos de costado. Las dos patrullas cierran la formación y meten gases. Quieren llegar al objetivo cuanto antes. Los tres «*Moscas*» nos metemos entre ellos disparándoles ráfagas. Ellos contestan desde las torretas con fuego de cañón. Siento a veces el

golpe seco cuando hacen impacto en mi «*Mosca*».

Ceden a nuestro ataque; se abren los «puntos» y empieza la selección. Tres de los trimotores viran antes de llegar al puerto; largan en desorden las bombas y tratan de perderse en un picado tremendo.

Esos ya no importan. Vamos por los que constituyen peligro. Como perros de presa, los rodeamos. Centramos al jefe de escuadrilla en nuestros colimadores hasta que su avión empieza a arder. Lentamente, va girando sobre su plano derecho en una barrena plana. Yuste se queda «cosiéndolo» con paciencia; la barrena y el fuego podían ser una artimaña.

Fierro no está. Un *Savoia* queda en línea de vuelo. Me voy por él, me acerco disparándole, pero no obtengo contestación.

¿Estarán muertos los tripulantes? Lo sigo hasta que, cerca de El Carmolí, sobre el mar, empieza a perder altitud; el motor de estribor está parado.

He agotado las municiones, y la gasolina escasea en el depósito. Dejo al enemigo siguiendo su extraño vuelo y regreso a Rabasa.

El bombardeo al puerto se ha evitado.

Al llegar sobre el campo, mi sorpresa es de órdago: ¡está bombardeado! Yuste, que se encuentra a mi lado, indaga con la mirada. No lo comprendemos. Nos vamos a El Carmolí. Aterrizamos.

En tierra nada saben. No hay comunicación con ningún lado.

Le pregunto a Yuste por Fierro; no lo ha visto. Ha desaparecido desde la primera pasada a los bombarderos…

—El campo estará listo mañana —dice Bravo.

—Vámonos, mañana será otro día.

Estoy entretenido hablando con los alumnos e instructores de este campo que tantos recuerdos encierra para mí; cuando una contraorden de Bravo dice que nos vayamos inmediatamente para Rabasa. Llegamos en media hora. Los agujeros de las bombas no inutilizaron la pista. Acoso a Bravo a preguntas.

—¿Quién bombardeó esto? De los seis que atacamos, ninguno se coló.

—Esto no es nada… A la ciudad sí que le han metido un meneo tremendo.

—¿Pero quién? ¿Cómo?

—Otros seis que vinieron por el Norte para desconcertar a los vigías.

—¿Y han hecho mucho daño?

—En la ciudad, sí. Aquí, no gran cosa. Averiaron sólo dos «*Moscas*».

Le pregunto por Fierro. Me dice que ha aterrizado momentos antes del bombardeo: su motor fallaba.

Le digo a Yuste que le cuente lo del combate pues yo quiero hablar con Fierro. Me voy a alejar, cuando se acerca a nuestro grupo un tipo que me es conocido.

—Salud, camaradas.

Al oírlo, recuerdo quién es: el individuo que me preguntó si era del Partido hace quince días, cuando vine por el «*Mosca*». Era el comisario de la fábrica de «*Moscas*».

—Hola, qué hay —le contesta Bravo.

—Vengo a felicitarlos por haber evitado el bombardeo al puerto…

—Y por haber derribado un par de *Savoia* —ataja Yuste con euforia—. Él derribó uno —agrega señalándome.

—Hola, camarada, tú eres…

Sigue el tuteo.

—Exactamente, yo soy.

—Te felicito. También quiero disculparme por el comportamiento que tuve el otro día.

—Yo ya lo he olvidado —digo con acritud.

Bravo interviene al notar el tono de voz con que le contesto. Pero el cretino interrumpe:

—¡Bah!; pelillos a la mar… Aquello pasó ya. Luego, con voz hipócrita, nos hace una invitación para cenar esta noche. Hay que festejar el éxito y…

Bravo acepta. El cretino se va, y, al alejarse, pongo a Bravo al corriente de lo que me ha sucedido con él.

—Debiste decírmelo antes; le hubiéramos dado un buen susto.

—Date por enterado; nunca es tarde para estas cosas.

Yuste interviene diciendo que hace tanto de eso que más vale olvidarlo. Tiene razón. Esta noche falto a la cena. Me repugna tener que verle la cara a ese bandido. A su regreso, Yuste me trae una botella de coñac. Se la han dado para mí. La guardo. Nos la

tomaremos cuando se derribe otro avión enemigo.

5 de julio. Eduardo Claudín, tu alma está aquí más pura. Las malas nuevas vuelan con rapidez escalofriante. Estaba al lado de mi «*Mosca*», dormitando. De pronto, el ruido inconfundible del motor de un «*Chato*» me hizo levantar la cabeza. Un
I-15
daba una vuelta sobre Rabasa; se disponía a aterrizar. Desde el lugar donde me encontraba pude ver saltar una figurilla de la cabina del diminuto caza; se dirigió hacia la caseta de mando. Bravo lo recibió en la puerta, cambiando con él unas palabras. Después se dirigió rápidamente al «*Chato*», subió a él y despegó.

Todo fue cuestión de un instante. Estaba intrigado; para un saludo era poco el tiempo, y aterrizar para ello…

«Bueno —me dije— cualquier cosa; seguiremos sesteando». A los cinco minutos se acercó Bravo conduciendo el coche. Sin bajarse, voceó:

—¡Han derribado a Claudín!

Salté de la cabina del «*Mosca*». Con la cabeza metida por la ventanilla del auto acosé a Bravo a preguntas…

—¿Cómo ha sido, José María?

—Un antiaéreo… Le ha pegado en la panza al «*Mosca*».

Yuste y Fierro, a mi lado, hacían preguntas.

—¿Usó el paracaídas?

—No, no pudo; fue herido en el impacto, por lo visto.

Bravo no sabía más; nos dijo que se iba a la Escuadra para hablar con el jefe, Alonso. Me dejó la escuadrilla.

Yuste, Fierro y yo nos quedamos atónitos. Hacía segundos que el coche de Bravo se había ido y no cambiábamos palabra. Mudos todavía, se dirigieron a sus aviones; lentamente, subieron a las cabinas y continuaron la guardia. No lo creían.

La muerte de Eduardo nos pone más alertas. Tenemos que aguzar más los sentidos. Tendremos que avizorar el peligro antes, mucho antes. Habrá que suplir aún más la desventaja de material. Nos volveremos salvajes; al fin y al cabo estamos en una selva.

Al regresar, Bravo ratifica lo sabido.

Aquella noche la radio facciosa lanza a los cuatro vientos la gran

noticia: «Un jefe de grupo de aviones “*Ratas*”[13] de los rojos ha sido derribado; nuestra antiaérea, mostrando una vez más la eficacia de sus servidores (alemanes) ha derribado en la zona de Puebla de Valverde al limpiabotas, Jefe de Grupo de “Ratas” de los rojos, de apellido Claudín… Así irán cayendo los bandidos marxistas al servicio de…, etc., etc.,».

Un murmullo de voces se alza entre los pilotos que rodean el receptor…

—Son unos hijos de puta —dice alguno.

—Se creen los señoritos fascistas que nada más ellos, los de sangre azul, tienen derecho a ser pilotos; los demás somos para ellos limpiabotas.

¡Qué importa eso! ¡Claudín está muerto!

Era netamente español. Un autentico español. Lo que dijeran era hojarasca.

Para mí, su compañía es constante. Oigo sus voces muy quedas indicándome que únicamente la materia ha perdido la forma, que ellos están ahí, conmigo, a mi lado, haciéndome sentir su presencia de una manera sutil para señalarme los altibajos de mi recorrido…

Sus almas están aquí, más puras según pasa el tiempo.

Día… La actividad del enemigo en el frente de Teruel es tremenda. Sus bombarderos no dejan un metro cuadrado de tierra sin atacar. Oleada tras oleada, acompañados por enjambres de cazas, hacen insostenible la linea que defiende la entrada principal a Valencia.

7 de julio. Traslado de la tercera a El Carmolí. De allí salimos para Camporrobles, campo situado al Noroeste de Utiel. Vamos a actuar en el frente de Teruel.

Al llegar al campo veo una nueva pléyade de pilotos. ¿Acaso esperan aviones para formar las nuevas escuadrillas? Cuando me entero me da risa. Risa amarga. La tercera tiene que dividir sus aviones con la cuarta. Nos quedamos con cinco «*Moscas*». Hay necesidad de crear turnos para volar. Somos dieciséis pilotos para cada escuadrilla.

Día… Los días 12 y 14 estuve de instructor de combate aéreo. Usamos dos «*Moscas*» de desecho. Las alas vibraban durante los picados, exageradamente. Parecían a punto de desprenderse.

15 de julio. Salimos al frente. La AA nos castiga bastante. Hieren en el cuello a Un piloto novato. Llegó a aterrizar y capotó, incendiándose el caza. Logramos sacarlo de aquel infierno; tiene el cuerpo quemado por la gasolina, que se le había metido entre la ropa. No sabe usar el traje de cuero. Lo lleva abierto, deportivamente.

La tercera se queda sólo con cuatro aviones, dos de los cuales tienen que ir a manos de los mecánicos. Hay que cambiar motor a mío y alas a otro.

No tenemos repuesto y esperamos a que lo traigan desde Alicante, por carretera.

17 de julio.

—Mira —le digo a Redondo—, ahora despega la tercera escuadrilla.

Bravo, a bordo del 148, se hace al aire (antes había realizado yo un servicio en circunstancias análogas). Tres escuadrillas del Grupo 21 están en el aire; nueve «*Moscas*» en total.

—¿Tú crees que así se puede hacer algo?

José Redondo, el hijo del alcalde de Madrid; no contesta. Es uno de los veteranos; ha hecho el curso en Francia y España. Valiente y hábil. Días atrás, ha tenido que lanzarse en paracaídas al chocar su «*Mosca*» con un *Me 109*;. Estuvo dos días perdido. Cuando lo vimos llegar a Camporrobles, dijo que venía de un día de campo.

—Dos —le dijeron en chunga.

Ahora me escucha en silencio. Con una varita dibuja «*Moscas*» en el suelo polvoriento de Camporrobles. ¿Piensa —como yo—, en el porvenir de España?

Hoy, Bravo, Toquero y yo, volamos sobre cuatro «*Katiuskas*» que van a bombardear Puebla de Valverde. Al llegar al frente, observamos un combate que los «*Chatos*» y «*Moscas*» (siete en total) sostienen contra veinticinco o treinta Fiat. Arriba aguardan los cazas alemanes; doce de ellos empiezan a descolgarse.

Rezo. Deseo fervientemente que los «*Katiuskas*» se vayan pronto.

Así lo hacen. Cuando las primeras ráfagas de los alemanes pasan por nuestro lado, aquéllos ya se han perdido entre las vaguadas de Javalambre.

Bravo pica para unirse a los otros cazas amigos. ¡Seremos más! Atrás vienen los morros amarillos de los *Me 109* escupiendo fuego. Al llegar al nivel de combate de los «*Chatos*» y «*Moscas*» con los *Fiat*, causamos un revuelo entre ellos.

Los italianos y españoles que tripulaban los biplanos se unen y cierran sus filas. Creyendo que somos un refuerzo considerable, se retiran hacia sus líneas. Los «*Moscas*», inesperadamente, hacen lo mismo. ¡Nos quedamos solos! La medida que tomó Bravo nos ha salvado. Casi no lo creemos; nos miramos unos a otros sorprendidos al regresar al campo.

18 de julio. Hoy no vuelo. Toquero, en turno, ocupa el caza.

No obstante, me voy al campo; hacemos falta en cualquier lado. La tercera sale a la zona de Sarrión. Van protegiendo a los «*Chatos*», con ametrallamiento de Albentosa.

Despegan Bravo, Yuste, Sirvent, Toquero y Belmonte (un chico nuevo). Dos de los «*Moscas*» van con motor de «*Chato*»; 200 CV menos de potencia. ¡No hay otra cosa!

Bonito servicio, y yo en tierra. Otro día será; no faltarán emociones.

Mientras aguardamos inquietos el regreso de la escuadrilla, el jefe de Estado Mayor y yo nos dedicamos en la caseta a matar moscas. Abundan. Unos cuantos manotazos disminuyen la cantidad de ellas. Cerramos la puerta y aguardamos en medio del calor selvático a la tercera. Transcurre una hora. Nos mirarnos.

No tardarán… No podemos hablar. Salimos al campo y prestamos…: nada. El viento silba sobre nuestros oídos. No se escuchan los ansiados motores. Los mecánicos miran al cielo: también buscan, Todo es silencio. Si no es porque esperamos a los amigos, esta calma nos embriagaría. ¡Parece un cementerio!

De pronto, en el fondo del campo, un mecánico agita los brazos: ha visto algo. Volvemos la mirada en la dirección que nos señala y vemos llegar hacia nosotros la silueta de un «*Mosca*». Se acerca con el motor parado y la hélice en bandera.

¡La ambulancia en marcha! El «*Mosca*» viene en vuelo inseguro, bamboleándose.

—Está herido —balbucea Molina, nervioso—. No llegará.

El avión pasa el lindero y se aplasta en tierra. Las alas se desprenden al contacto brutal. El fuselaje, dando una vuelta inmensa sobre el motor, cae sobre la cabina haciendo saltar pedazos de mica y la quilla fija de cola.

Al detenerse el monstruo, corremos a su lado: empieza a arder. Sacamos al piloto. Belmonte, el novato. Su cara está llena de sangre. Martino lo libera de su traje de cuero y lo meternos en la ambulancia, que parte rápidamente hacia el hospital.

El resto de la tercera se acerca al campo. Aterrizan; falta uno, Veo los números; el avión de Yuste no viene, Me acerco al avión de Bravo, mientras éste para el motor. Al terminar de girar la hélice, saca los brazos, exhaustos, dejándolos caer a los lados de la cabina. Me arrimo y espero que hable.

—¿Qué hay, Paco?

—Tú dirás, José María. Parece que hubo follón, ¿eh?

—Bastante.

—¿Quién es aquél?

Le cuento lo ocurrido.

—Pobrecillo —dijo en un susurro.

Le pregunto por Yuste.

—Lo han incendiado; no se tiró en paracaídas.

Toquero y Sirvent se acercan a nosotros. Juntos, nos vamos a la caseta. Molina no habla. Su rojiza nariz denota que el estómago está ardiente, y que está dispuesto a oír desastres.

Bravo, más sereno ya, dice que se ha derribado al enemigo un buen número de aviones. Él derribó el *Me 109* que tiró a Yuste; Toquero, a un *Fiat*.

El combate ha sido brutal. Eran veinticuatro «*Moscas*» y doce «*Chatos*» contra cerca de cien cazas enemigos. Los paracaídas se vieron por todos lados; Toquero contó hasta siete a un tiempo. Hasta los italianos estuvieron liados en el follón.

Suena el teléfono. Bravo escucha; luego, cuelga. Era Zarauza, Dijo que entre la segunda y la quinta han derribado tres *Fiat*; la cuarta, cuatro *Fiat*. Con los nuestros son diez. Aparte los que derribaron los «*Chatos*».

Zarauza informó también que los «*Chatos*» perdieron dos aviones. Los pilotos cayeron en terreno enemigo.

No está aún compensado. Cinco contra diez.

Salgo de la caseta. Necesito refrescarme un poco; los insectos nos comen. Oigo sonar el teléfono.

Bravo me llama: Belmonte ha muerto.

Sin contestar, sigo caminando hacia donde está el avión de Toquero. Me tiro debajo de un ala y cierro los ojos. Yuste, el valiente hombrin madrileño, se ha ido. Toquero está a mi lado; dormita.

—Fierro lo sentirá —dice; me acuerdo de Frutos.

¡Yo me acuerdo de tantos!

19 de julio. La tercera, al aire; Bravo, Toquero, Casola (novato) y yo. Vamos con los «*Chatos*» a ametrallar la carretera Albentosa-Rubielos.

Recogemos a los nueve biplanos en Utiel y nos dirigimos al frente. Arriba, los cinco de la cuarta, de Zarauza, nos cuidarán. Volamos sobre Segorbe. El fragor del combate artillero se distingue perfectamente.

En la vertical de Barracas, la AA enemiga empieza a hacer acto de presencia.

Pienso en Claudín. El subconsciente no me ayuda en este momento.

Los «*Chatos*» dejan Mora de Rubielos a la izquierda, describen un círculo, y, formados en cuña, se dejan caer a ametrallar. Esperamos a que salgan. A una, señal de Bravo, nos descolgamos.

Cerca de tierra, a una velocidad tremenda, camiones, tanques y hombres son ametrallados. El fuego de las máquinas se clava en todo aquello que, como lava hirviente, avanza implacable hacia Valencia.

Tira Bravo de la palanca. Le sigo; atrás, pegados a nuestras colas, los dos «*Moscas*» que quedan son atacados por una escuadrilla de *Fiat*. Le aviso a Bravo y, con un viraje profundo, nnos encaramos a los italianos. Toquero y Casola nos pasan por encima como meteoritos. Abrimos fuego Bravo y yo, de frente, a la misma altura que los *Fiat*. Nos esperamos hasta casi chocar; hendimos el cielo

rectamente, sin virajes, para dejarnos caer nuevamente; de arriba abajo les damos otra pasada. Un paracaídas se me agranda a la vista; tengo que virar para no darle. Cuando salgo del viraje, abajo, una explosión. Es inconfundible; un avión estrellado. Las llamas rojo y naranja de la gasolina cubren un gran espacio. Ni entretenerse a ver quién es; bajar, menos.

La curiosidad y la inquietud me impulsan a tirarme en vuelo rasante y puedo distinguirlo. ¡Un «*Mosca*»! ¡Maldita sea! Bravo pasa junto a mí alabeando. Le sigo; Toquero, a su izquierda.

¿Será Casola?

Delante de nuestras narices aparece, de pronto, un *Fiat*. «¡Vamos!», le digo con los ojos a Bravo. En un momento, arde el biplano enemigo.

Hacemos altitud. Seguir tan bajo hubiera sido peligroso. Miramos alrededor. Se retiran. La gasolina manda más que los corazones. Nosotros les imitamos.

Casola —Tito, como le llamamos cariñosamente—, no ha llegado al campo. Le esperamos. Sentado en la cabina del «*Mosca*», me entusiasmo cuando, haciendo guardia, oigo el ruido de un motor. Es Bravo; se acerca en auto. Me cuenta: se han derribado varios *Fiat*. Casola ha caído; fue el «*Mosca*» que vimos estrellarse.

Otra vez las cartas a los parientes. Extraña tarea. Misivas con membrete frío: *Fuerzas Aéreas de la República Española*. Al abrirlas…, el colapso; luego, el dolor, las lágrimas.

«… comunicándole que su hijo no ha regresado de un servicio al frente. Nos vemos en la penosa obligación de hacérselo saber, y aprovechamos para testimoniarle la forma heroica en que cayó y la lealtad de que siempre hizo gala, poniendo en alto…».

A veces, la contestación, agradeciendo frases hechas.

Hay quien siente no tener más hijos que ofrendar a la causa.

22 de julio. Hay que hacer un reconocimiento de la carretera entre Albentosa-Barracas. El Alto Mando republicano fortifica y prepara una línea de resistencia al Oeste del pueblo de Viver. Necesita datos acerca de la cantidad y la clase de material que el enemigo despliega en aquella dirección.

Esas misiones debe desempeñarlas un avión bimotor veloz,

equipado con cámaras fotográficas.

Tenemos el avión: el «*Katiuskas*». El Mando Aéreo opina que sería peligroso e inadecuado. Había que volar bajo, en vaguadas, con bastante potencia, moverse en poco espacio para salir de los callejones y barrancos; en un periquete se piensa en el «*Mosca*»; finalmente, en mí. Iría solo.

El hecho no aumenta el peligro, ni la necesidad de hacer el servicio disminuye.

Despego. Hago altitud. A los 4000 metros nivelo el vuelo y le quito gases al motor. No me hace falta mucha velocidad, el ruido será menor. Me dirijo hacia el frente dejando la carretera Albentosa-Viver a mi izquierda. Encima de Viver, viro. Volando hacia sus líneas, veo detenidamente la zona que tengo que reconocer. Me percato de la orografía. A la altitud que voy, no se distingue nada extraordinario. Cuando estoy en la vertical de Mora de Rubielos, hago medio tonel hacia la izquierda y me dejo caer sobre la carretera.

Todo, hasta aquel momento, ha sido calma.

El altímetro empieza a indicar el rápido descenso; pronto alcanzo los 500 metros. Las máquinas del enemigo en tierra me disparan. Me tocan las alas; lo siento en mi cuerpo. Bajo más; camiones y tanques, los largos tubos de la AA a bordo de los camiones; hombres, miles de ellos, quizá una División, se dispersan ante mis ojos con velocidad de vértigo.

¡Cuidado!

La sierra, enfrente de mí, crece amenazadora. Un tirón a la palanca; me pierdo en el cielo. Me arde la sangre. La acción ha puesto en marcha lo que pueda tener de salvaje.

Me tiro nuevamente a la carretera. Ahora, sin miramientos, sin miedo. Ametrallo hasta sentir éxtasis. Las balas que llueven a mi alrededor no las siento. Vuelo con mis alas. Nada me hace falta para continuar aquel extraño vuelo, nada.

Una vibración tremenda en todo el «*Mosca*» me arranca de aquel frenesí. Hago altitud, busco el daño. La tapa de la ametralladora derecha está levantada. Quito gases y la vibración disminuye. Pienso en irme; es lo mejor. Dirijo antes una mirada a la carretera recién batida. Allá abajo arden camiones, autos. Lo dejo.

Vuelvo en mí cerca del campo. Comienzo a ver el daño que el

avión tiene. ¡Es tanto!

Aterrizo. Salto de la cabina y me pongo con el mecánico a contar agujeros.

Llega José María.

—Te pegaron, Paco.

—Algo, ya ves…

Caminando hacia la caseta, le cuento las peripecias del vuelo.

—Estupendo, Paco; estupendo. Voy a hablarle a Alonso.

Al terminar de hablar con el jefe de escuadra, Bravo me transmite sus felicitaciones. También me informa de que a Zarauza lo han nombrado jefe del Grupo 21, substituyendo a Claudín.

27 de julio. Vamos «prosperando». Hoy salimos cuatro «*Moscas*» a proteger «*Chatos*» al frente, cerca de Barracas. Ellos eran seis. ¡Qué meses de escasez de material pasamos! «¡Está en la frontera!», dicen. Ahí está bien…

Durante el ametrallamiento, los atacan los *Fiat*. Nos tiramos a defenderlos. Alcanzamos a quitárselos de la cola, pero el combate sigue abajo entre «*Chatos*» y *Fiat*; nosotros estamos atareados con los *Me 109* que se nos descolgaron. Al regresar nos falta un «*Chato*». Aparece más tarde; había aterrizado sin contratiempos en un sembradío.

Día… En octubre de 1937, con la espalda al mar, no perdí la fe. Menos la voy a perder ahora. Sigo creyendo ciegamente en la honradez de los dirigentes de la República y, sobre todo, en la realidad de nuestro Ejército, ¿cómo va a decaer en nosotros el ánimo para seguir la lucha, si en tierra nuestros soldados nos dan continuamente pruebas sangrientas de hombría y lealtad?

Aquellos soldados han detenido a las fuerzas de Varela en Mora, y ahora frenan la tremenda ofensiva hacia Valencia, resistiendo la ola de explosivos en que son sumergidas sus posiciones, y las incesantes oleadas de frescas tropas de infantería y el martilleo constante de la artillería de los facciosos. El eco de su virilidad nos llega a las escuadrillas. Son unos jabatos. No se puede perder la fe.

Me siento más seguro que nunca del triunfo de la República. La

fuerza de España —el pueblo— está a nuestro lado. Es la luz que nos ilumina.

Nosotros luchamos por la libertad. No podemos perder la guerra.

Día… Bravo se me acerca; se le nota eufórico. Yo estoy sentado en la cabina de mi caza, de guardia. Ya a mi lado, me rodea el cuello con el brazo y, quedamente, regodeándose en las palabras, me dice que nuestras tropas han cruzado el río Ebro. Que el material prometido están introduciéndolo en territorio español.

¡«*Supermoscas*», «*Chatos*», «*Kutiuskas*», tanques y cañones…!

Negrín, en el Gobierno, ha podido hacer que sea realidad; su política… Después del alegre bofetón, pregunto qué es eso de «*Supermoscas*».

Cuatro ametralladoras, dos sincronizadas con la hélice. Más potencia en los motores. Bravo no sabe más, pero dice, entusiasmado, que el avión es una maravilla. Aconseja que me prepare: mañana saldremos para Vendrell a actuar en el frente del Ebro.

Le grito a Fierro las novedades. Los mecánicos le sacan lustre al «*Mosca*», de contentos.

Anoche casi no dormí. Mi cabeza daba vueltas y más vueltas tratando de encontrar un punto estable; era imposible hallarlo. Tan pronto estaba con los nuevos aviones, como regresaba súbitamente a Valencia despidiéndome de los míos. O bien volaba sobre el mar, rumbo a Cataluña.

Un soldado toca a la puerta avisando que ya es la hora convenida. Miro el reloj; las
04:30
h. Apenas he cerrado los ojos.

Bravo está igual.

Levanto a los demás pilotos. Echo de menos a varios sobre todo a Yuste.

—Nos vamos a Cataluña —les dice Bravo—. Ya sé que a muchos no les gusta… Por eso quiero escoger los que prefieran dar el salto.

Parece incongruente, pero así es en la realidad. Cataluña es para muchos pilotos un foco de descontento perenne. Les molesta ir a luchar allá, porque creen que los catalanes, con sus luchas internas

y con el separatismo de siempre, socavan la resistencia de la República. No obstante, la mayoría la conceptuamos un pedazo más de la sangrante España.

Después de la pequeña arenga de José María, nadie chista. Todos están de acuerdo en ir y luchar donde se les llame.

Vascos, catalanes, valencianos, andaluces… Toda España va a estar representada en esa avanzada de fuego. Toda España responde a la llamada de la sangre, de los antepasados.

¡Se ha cruzado el Ebro! Parece una operación de gran envergadura. Militar y políticamente. ¿Qué dirá el extranjero ahora? Si la ofensiva es un triunfo para las armas republicanas, entonces puede venir el aplastamiento de los insurrectos. Luego, a encauzar todas las ideas y unir todos los esfuerzos para curar a España de sus eternos males.

30 de julio. Traslado de la tercera escuadrilla a Vendrell.

Venimos volando desde Liria. Cuando despegamos y hacemos altitud, veo mi casa. Una ligera capa de bruma cubre Valencia. La finca roja donde vivía se distingue perfectamente, envuelta en la dulzura pegajosa del amanecer. Mi familia dormía, seguramente. Otra vez me alejo de ellos.

Cuando pasamos sobre Vinaroz, la AA nos recuerda que ya no es de la República. La costa está llena de barcos enemigos. Parecen ostras pegadas a la tierra; más bien, cachorros amamantándose, no obstante que vomitan fusiles, tanques, soldados, gasolina; en fin, todo lo que tanta falta nos hace a nosotros y que cada vez tenemos menos.

Después de una hora y veinte de vuelo llegamos a Vendrell. Han pasado apenas tres horas desde que estábamos en la zona Centro-Sur, cuando nos mandan a hacer el primer servicio de protección al frente del Ebro.

La única fuerza aérea de la República tiene que ser usada en todas partes, en todos los frentes. Los únicos aviones que no van de La Ceca a La Meca son los que están destacados para la defensa de los grandes puertos. Ni Madrid, ni Alicante, ni Almería, salvo en ocasiones muy especiales, conocen de estos medios de defensa. Los cielos y mares, en los alrededores de Barcelona y Valencia, son

vigilados por una patrulla de «*Moscas*», desecho de las escuadrillas, aviones capotados que se han reparado, y que, en los picados, se tuercen en barrenas involuntarias, tripulados por individuos ineptos. El resultado es obvio. Todo el idealismo está en las trincheras. Los civiles y la retaguardia dudan.

A 6000 metros pasamos el Ebro. Vamos dos escuadrillas de cazas: en total, doce «*Moscas*», y una fuerza de bombarderos de catorce «*Katiuskas*», Nuestro objetivo: Valderrobles. Los «*Katiuskas*» sueltan las bombas y hacen daño. La aviación enemiga no salió. Nosotros, los cazas, vamos nerviosos. Veo a Bravo mover la cabeza en busca de enemigos. Todos suponíamos una avalancha de alemanes de la Cóndor. Todo estuvo tranquilo. Después de este servicio, nos sentimos más cansados que si hubiéramos tenido contacto con los cazas enemigos.

Al comentarlo entre los pilotos de la escuadrilla, todos estamos de acuerdo en que esa tranquilidad es preludio de grandes tormentas.

Casi todos los novatos que hay en la escuadrilla son unos jovencillos. Pitarch, catalán, tiene dieciocho años; Margalef, catalán, es el más joven: tiene diecisiete; Montilla, madrileño, tiene diecinueve. Casi todos han peleado ya en el frente, en la Ciudad Universitaria, en el Jarama, en Guadalajara. Substituyen a los que hemos dejado la zona Centro-Sur, heridos unos, como Alarcón; muertos los más.

Bravo telefonea a la Escuadra. Le dicen que el material nuevo está por pasar la frontera. Tendremos que esperar más con los viejos «*Moscas*», que parecen heridos incurables. Están viejos, cansados de ser siempre los mismos. No pueden incorporarse al ritmo del tiempo por sí solos. Nosotros no les podemos «sacar» más velocidad; la que tienen los hace vulnerables. El armamento es débil al lado de los cañones enemigos. Esperarnos con ansias.

31 de julio. Estamos mirando cómo despegan unos «*Chatos*» que van al campo de Monjos a incorporarse a la escuadrilla de Castillo, *el Valenciano*. La piel se me pone de gallina cuando pasan cerca de la caseta y, haciendo alarde de dominio y control, pican hasta rozar el suelo, elevándose después para describir un *looping* perfecto y

caer suavemente sobre el mismo lugar todo a una velocidad endemoniada…

—¿Quiénes son ésos? —pregunta despectivamente Montilla.

Le digo, un poco mosqueado, que son pilotos de la República que se han ganado el derecho de hacer lo que ha visto, cosa que no a todos se les permite.

No entiende lo que quiero decirle y me pregunta, con un dejo de ironía, si era muy difícil. Me quedo mirándole fijamente, y, con un tono de voz que no deja lugar a dudas, le digo que, en efecto, no es especialmente difícil, pero que él, desde luego, no lo va a hacer, porque más importancia que el volar bien y ser valiente tiene el acatar la disciplina. He visto a muchos valientes, que siempre se consideraron excepcionales, comprometer, por alardes estúpidos, la seguridad de toda una escuadrilla.

Montilla me entiende. Es buen chico; un poco gallito, como todo los que vienen a las escuadrillas después de haber estado en las trincheras.

Me sorprendo a mí mismo hablando con tanta seriedad. Pero no me avergüenza hacerlo, porque le hablé con la sinceridad que suele dar la experiencia. ¡Si sabré yo que, por ejemplo, el mayor número de aviones juntos es garantía de victoria! ¿A qué, si no, se debe que el enemigo nos haya ganado la mayoría de las bazas? La radio fascista arguye que sus pilotos son los modernos héroes de leyenda; tal vez, pero con una cantidad de escuderos que, por lo menos, desaniman…

Entre todos estos novatos del arma aérea hay un grupo que, en general, representa un problema para el Mando; y yo, sin vanidad lo digo, soy un mando. Es distinto del que ofrecen los muchachos como Fierro, Yuste o el propio Montilla. ¿Cómo lo diré? Están demasiado empapados en política y todo lo ven del color de su lente ideológica. Como no todos tenemos la misma formación, ni somos de la misma pasta, empiezan a refunfuñar y a encontrarle peros a las cosas.

Hemos de ganar la guerra unidos, «incoloros», que ya tendremos tiempo de pintarnos. Los jefes políticos republicanos —¡a buena hora!— se están volviendo muy intransigentes con los que no son, estrictamente, sus correligionarios. Ellos sabrán lo que hacen. Aquí, la cosa es clara. Todos deben someterse a la disciplina del Ejército

del Aire, que recibe las órdenes de las necesidades del frente; órdenes que sólo sus jefes deben interpretar. Y nada de monsergas de que el español es individualista. Los del otro lado no lo son, porque todo serán, menos idiotas.

AGOSTO

1 DE AGOSTO. Al llegar a la caseta encuentro a Bravo, que habla por teléfono con alguien. Suelta tales risotadas y les pronostica tan malas cosas a los fascistas, que me imagino de qué se trata la conversación que sostiene. Le interrogo con ademanes. Empiezo a saltar de gusto cuando me hace señas con la cabeza en sentido afirmativo. Sí; se trata de la llegada de los nuevos aviones. Están pasando Pont de Molins y, en tres días, estarán armados. La caseta comienza a llenarse de gente. Varios pilotos, al enterarse, sacan las pistolas y disparan al aire. El júbilo es indescriptible.

Al salir, vemos que los pilotos que están de guardia en los aviones se apresuran a atarse los pasamontañas y a ajustarse los paracaídas. Algunos aviones están ya con las hélices girando. El estampido de las detonaciones los ha puesto alerta. Corremos a comunicarles la buena nueva, y, en un dos por tres, se organiza un baile de locos. Estamos eufóricos. No es para menos. No sé cuántos aviones tengo ya multiplicados en la mente. Me los imagino con velocidad de meteoros y un poder de fuego formidable; a los «*Katiuskas*» los quiero inincendiables, con una gran protección en los tanques de gasolina para que ya no los tiren tan fácilmente. ¡No más «*Natachas*»! No más suicidios de patrullas en cuña. No más heroicidades a la fuerza. No más muertes sin sentido; ya tenemos bastante. Quiero «*Chatos*» con más ametralladoras, con más potencia en los motores, más fuselados. Que vengan, para que vean los fascistas lo que es estar respaldados, como ellos lo están, con

cantidad y calidad de material, para que la desproporción no sea tan exagerada.

Hoy hacemos el último servicio, probablemente, con los viejos «*Moscas*». Damos protección a una escuadrilla de «*Chatos*» que tienen la misión de ametrallar la carretera entre Gandesa y Bot. Cuando los «*Chatos*» regresen, ametrallaremos nosotros, Al igual que hace dos días, no tropezamos ni con la caza ni con el fuego de la AA. Apenas si nos hacen desde tierra algunos disparos con ametralladoras.

Mientras los «*Chatos*» bombardean, taladramos el horizonte infructuosamente. En la guarida de la Legión Cóndor (La Cenia), no se ve la polvareda que levantan los aviones al despegar.

Después del ametrallamiento, el regreso en vuelo rasante por nuestras líneas es todo un espectáculo. Hay que ver la alegría que les damos a nuestras tropas con nuestra presencia. Levantan los fusiles y tiran los gorros al aire. Hace mucho tiempo, al parecer, que no ven aviones amigos tan cerca.

Otra vez nos preguntamos, después de aterrizar, por qué el enemigo aéreo no aparece. Nos sentimos un poco desconcertados; los suponíamos cerca, tanto, que a cada instante nos parece oír el zumbido de sus motores. Mientras estamos en el aire, la luna en cuarto creciente nos engaña; parece la fina silueta del *Me 109*. Otras veces, al pasar los «*Chatos*» ante nuestros ojos, se confunden en nuestra mente con los *Fiat* italianos. Estamos nerviosos: necesitamos que el enemigo acuda a calmarnos.

Mientras cenamos, llega Zarauza. Después de beberse nuestro vino y hacemos reír un poco, nos comunica que el día 2 saldremos hacia Figueras a recoger el nuevo material: doce «*Moscas*». ¡Nuevecitos!

3 de agosto. Ayer, por fin, fuimos a Figueras a recoger los «*Supermoscas*».

Íbamos todos tan contentos que parecíamos chavales en vacaciones. Para completar la ilusión, ahí estaba la Costa Brava, junto a la que corre un gran tramo de la carretera que va a Figueras.

Yo iba en el coche de Bravo en compañía de Paredes y Beltrán.

Una vez acomodados y después de haber soltado algunas chirigotas le pregunté a Bravo, con algo de miedo, si sabía el número de aviones que habían pasado la frontera. Paredes y Beltrán contuvieron la respiración. Lentamente, y como si le doliera desilusionarnos, nos dijo que la primera remesa constaría de cincuenta «*Chatos*», otros tantos «*Moscas*» y un par de escuadrillas de «*Katiuskas*». No era lo que esperábamos. Beltrán ni movió los labios. Paredes se puso a mirar por la ventanilla del coche. Bravo comenzó a maldecir a los que, por no querernos ayudar, ni siquiera aceptan que les compremos material. Hasta en la cara del chófer vi pintado el desaliento. Cuando Beltrán trató de hablar, sólo un sonido apagado salió de su garganta; su voz estaba ahogada de rabia. Para aliviar la tensión, me puse a considerar las maravillas que podremos hacer con este nuevo material. Al fin y al cabo, nunca hemos tenido tanto. Sé que necesitamos mucho más, sobre todo bombarderos; pero esto ya es algo. Les contagié mi optimismo, o hicieron como que se lo había contagiado.

Al acercamos a Figueras vimos a unos campesinos que miraban insistentemente al cielo. Ya el chófer, sin que nadie le hubiera dicho nada, le había ido quitando velocidad al auto.

Aviones desconocidos estaban haciendo raras maniobras. Se tiraron en vuelo rasante en dirección del bosquecillo de nogales, junto al que se habían detenido los automóviles. Pasaron rozando las copas de aquellos gigantescos árboles; eran tres bimotores. No les alcanzamos a ver las marcas, pero, por la línea, pensamos que eran «*Katiuskas*», de los recién llegados, y que arman en la fábrica de Bañolas. Nos dieron un buen susto, pero aumentaron nuestro entusiasmo.

Cuando reanudamos el camino, la euforia nos inundó.

Si los «*Katiuskas*» nos habían parecido extraordinarios, ¡cómo serían los «*Supermoscas*»! Ya conocíamos al «*Mosca*».

Por fin llegarnos al campo de Figueras. Allí estaban los aparatos, con la pintura de fábrica, intactos. En el timón de dirección llevaban ya pintada la bandera republicana. Primero nos quedamos lelos, como si admiráramos algo muy hermoso que no fuera nuestro. Luego, echamos a correr, cada uno a «su» aparato. Nos metimos en las cabinas sin mirar a los otros, sin hablar, absortos. La voz del capitán «Smith» nos sacó del éxtasis:

—¿Qué, se os cae la baba, «curritos»?

Saltamos de los aviones y lo rodeamos. Lo acosamos a preguntas: cuántos caballos tenía el motor, si las ametralladoras eran de mayor calibre, para qué servían los nuevos instrumentos. A todos nos contestó este especialista del
I-16
.

Lo que más nos interesó fue el «muñeco» protector, plancha de acero colocada detrás del piloto y que obligará al enemigo a atacarnos desde ángulos menos efectivos para él. Tendrá que hacerlo de abajo arriba, lo que les restará velocidad para salir; o de arriba abajo, lo que les descubrirá. Esto, claro, hasta que ellos se enteren de que los «*Supermoscas*» llevan esa clase de chapa protectora. A no dudar; se enterarán pronto, ya que las noticias de cualquier clase van desde nuestro territorio hacia el de los fascistas con una velocidad endemoniada. Lo importante es que el piloto estará protegido de los ataques a
0°
por la cola. Ya es algo.

Se establecen zonas para probar en vuelo los nuevos aviones.

Montilla, Beltrán y yo iremos sobre la bahía de Rosas. Paredes y sus «puntos» lo harán sobre Torroella de Montgrí; Bravo se quedará sobre Figueras, y la otra patrulla irá a Olot.

La prueba consistirá en picados a la vertical, barrenas, virajes profundos, de combate, tirones fuertes, medios toneles, y, a la salida, *loopings*. Esto es: todas las maniobras forzando la estructura de las alas; estudiaremos los radios de viraje a poca y a mucha velocidad, las velocidades de desplome, la penetración en los picados, el poder de ascenso, etc.

Tendremos que «hablarle» al nuevo caza y él nos contará de qué es capaz. Por fin estoy sentado en mi caza 193: «*Supermosca*». Voy a probarlo en vuelo. La cabina huele a pintura fresca, los instrumentos de a bordo lucen como relojes en un escaparate con marco verde obscuro; el cinturón de seguridad está terso, con las hebillas brillantes; los pequeños garfios del seguro parecen dientes afilados de un pequeño escualo hendiendo la presa.

La puesta en marcha gira, y, al conectar los magnetos, el motor de 1000 CV comienza a rugir sedosamente. Mi piel se eriza. El

mundo exterior desaparece de mis sentidos y sólo queda aquella maravilla creada por el hombre.

Durante el despegue, tengo que forzar el motor para salir del pequeño campo de Figueras. Es entonces cuando me doy cuenta de la tremenda potencia que desarrolla este diablillo.

Montilla y Beltrán me siguen. En cinco minutos, estamos a 5000 metros de altitud; a una señal mía, nos abrimos y empezamos el vuelo de prueba.

Beltrán puso la sal del programa, y, de paso, nos dio un buen susto. Había terminado yo de probar mi monoplano y esperaba a que terminarán él y Montilla. Pude verlo perfectamente, ya que me coloqué, a propósito, mil metros más alto que ellos. Inició la barrena a 5000 metros. Lo seguí con la vista. Después de unas seis vueltas completas, empecé a prestar más y más atención, hasta que comprendí que algo grave le estaba pasando al piloto. Ocurrió tan rápidamente que, cuando quise seguirlo con mi avión, ya era un puntito apenas perceptible que daba vueltas cada vez más rápidas. De pronto, hizo explosión el avión y una gran llamarada anaranjada brotó de él. El humo negro se elevó a varios centenares de metros, envolviendo una extensa zona con su manto. «Acaba de morir un avión recién nacido», me dije. No vi saltar al piloto. Al aterrizar, le pregunté a Montilla si había visto algún paracaídas. Movió la cabeza tristemente y se encogió de hombros.

También él lo había visto todo.

El goce que hemos experimentado al probar estas potentes y gráciles máquinas se nos han esfumado en un abrir y cerrar de ojos.

Le doy la noticia a Bravo. Nada comenta, pero veo la desesperación y la tristeza que le produce. Le recomienda a Paredes que se haga cargo de las pertenencias del muerto, su paisano.

Los mecánicos nos convidan a comer. Aunque pensamos en Beltrán, nos ponemos a hablar de las cualidades del «*Supermosca*». ¡Cómo presumen los mecánicos! Hay piloto al que le parece poca la potencia del motor, que, dicho sea de paso, le queda grande el avión. ¡Vaya motorazo! Discutimos la utilidad de los *flaps*, aunque sólo Pitarch los ha usado. Nos dice haber notado una fuerte vibración al bajarlos. No comprendemos la necesidad de emplearlos, porque estamos acostumbrados a aterrizar en muy pocos metros. Decidimos a coro probarlos.

Nos levantamos de la mesa y, al traspasar la puerta de la caseta que da al campo, nos quedamos atónitos. Por la carretera que desemboca al aeródromo, con un paracaídas al hombro, caminando lentamente y silbando, se acerca… ¡Beltrán! Un automóvil del Ejército de Tierra lo acababa de dejar en la entrada. Salimos corriendo a su encuentro. Sin darnos tiempo a preguntar nada, nos dice:

—Conté tres, y toqué tierra.

Estamos asombrados. ¿Qué demonios nos quiere decir? Poco a poco nos lo va aclarando. Ya iba a terminar la prueba: estaba entusiasmado con el nuevo caza; le faltaba hacer la barrena. Le quitó velocidad al «*Mosca*» y, cuando ya se iba a desplomar, le metió el pie derecho con fuerza. La inició como la hace el *I-16*, a trompicones. A las tres vueltas completas quiso sacarla, pero la fuerza centrífuga lo pegó hacia el lado izquierdo y apenas lo dejaba moverse. Dio como doce vueltas hasta que decidió abandonar el avión; iba en una barrena plana y a una velocidad de viraje endemoniada. Al tratar de salir de la cabina se le enganchó una bota entre el piso y el pedal. Empezó a desesperar; creyó que su fin había llegado; cuando pensó esto último, hizo un esfuerzo titánico y logró arrojarse al vacío. Luego contó tres y tocó tierra. Había perdido las botas y el pasamontañas; los ojos los tenía encarnados; sus tobillos, por el golpe tremendo que había recibido en los pies, estaban tumefactos. ¡Vaya tio con suerte! El médico que lo atiende dice que las contusiones no son de gravedad.

Nos ha vuelto la alegría a los rostros. Nuestras bocas secas, no permiten el paso de la saliva; un trago de vino se impone. Después del dramatismo de la narración, Beltrán vuelve a su tranquilidad habitual. Para él no ha pasado nada.

Definitivamente no usaremos los *flaps*. Después de la prueba hemos visto que son más los inconvenientes que las ventajas.

6 de agosto. El general Hidalgo de Cisneros (jefe de las Fuerzas Aéreas) nos reúne a todos los pilotos que vamos a actuar en la batalla del Ebro. Habla de la gran ofensiva que se está llevando a cabo en ese lugar. Tiene una figura impresionante. Mide cerca de un

metro ochenta y cinco, es delgado y de mirada inquieta y profunda. Al hablar, mueve las manos, largas y finas, pero fuertes. Oyéndolo, siento que la fuerza del enemigo se empequeñece. Y no es que nos haya contado cuentos, al contrario: nos dice que la empresa será agotadora, sangrienta. Nos lo ha dicho con serenidad y sencillez de caballero. Espera mucho de los jóvenes pilotos, de nosotros. Me hace sentir que poco importan los aviones, los tanques y las tropas que el enemigo está acumulando para tratar de detener la marcha de las tropas republicanas. Nuestro Ejército está ya a la vista de Gandesa. Este ataque tiene una importancia decisiva y en él nos estamos jugando el derecho de seguir viviendo en nuestra España.

A todos nos conmueve lo que dice el general, menos a Toquero, claro está. Bravo lo manda a paseo; ¡a ver si puede él conseguir más material! Yo ya me acostumbré a oírlo refunfuñar. Al fin y al cabo, cumple como pocos lo que se le ordena. Es de los que a todo han de poner peros; como si sólo lo que él hace estuviera bien. Defecto muy español, que no por eso fastidia menos a otros que también son españoles. Yo creo que su eterno criticar le sirve de purga que le ayuda a desalojar los malos humores. Bravo, en cambio, se lo traga todo como un bendito, y, a veces, le hace daño.

Cuando salimos del pequeño cuarto es ya tarde. La carretera de Tárrega a Montblanch duerme para los civiles. Unicamente gorros y reflejos de bayonetas salen a nuestro paso.

—¡Alto, quién vive!

El santo y seña, y adelante. Dormitamos; de vez en cuando, levantamos la cabeza para verles las caras a los soldados que detienen nuestro automóvil. Ellos también dormitan; quieren estar en sus casas; no sienten la necesidad imperiosa de la guerra que está aún lejos para ellos. Son campesinos de Cataluña: nada les hace falta.

7 de agosto. Con nuestras nuevas máquinas hacemos un servicio al frente del Ebro, que nos permite comprobar lo que nos dijo el general Hidalgo.

Nunca, antes, he visto tantos aviones ni tal fuego de artillería. La campaña del Norte no tiene comparación con esto. Los sesenta aviones de allá se han convertido en trescientos aquí.

Nuestra caza en el Grupo 21 se ha elevado a cincuenta «*Moscas*»; el de los «*Chatos*», el 26, tiene otros tantos cazas. En total tenemos, para enfrentar al enemigo, setenta aparatos; el resto habrá de quedarse en los campos, en reserva, y para la defensa durante los aterrizajes. Nos sigue haciendo falta material de guerra. Mussolini e Hitler han jurado proporcionar a Franco todo el material y hombres que quiera, y lo están cumpliendo. Sea como fuere, el ánimo no me abandona. Cada vez salgo a los servicios con más decisión, con más experiencia. Esto me permite olvidar la amargura que siento al acercarme al frente y ver la superioridad numérica del enemigo. La fe, en verdad que es lo último que se pierde. No sé decir cuál es la razón de mis esperanzas, pero creo en el triunfo republicano.

El campo que le ha sido asignado a la tercera escuadrilla, para actuar en el frente del Ebro, es Pla de Cabras. Este lugar dista 55 kilómetros del frente en linea recta. La cuarta, de Arias («*Moscas*»), estará en Valls; la sexta, de Meroño («*Moscas*»), en Vendrell. Las escuadrillas de «*Chatos*» (Grupo 26) estarán distribuidas entre Borjas Blancas, Villafranca del Panadés y Monjos. Todos estos campos están situados en la provincia de Tarragona. Los bombarderos partirán desde la provincia de Gerona. Campos bastante cercanos al frente, como los de Reus y Salou, se podrán utilizar en caso de emergencia.

Hay en formación tres escuadrillas más de *I-16*, mas por lo pronto somos las de Bravo, Arias y Meroño las que sostendremos el peso de los servicios.

8 de agosto. El mal tiempo nos tiene inmovilizados. Aguaceros torrenciales durante el día, nieblas densas en los amaneceres; tormentas que nos dejan los campos hechos unos fangales. En cambio, donde los «fachas» tienen los campos no llueve. ¡Loado sea Dios! Por eso, los bombardeos de ellos continúan, a pesar de que las nubes hacen que sean bastante inexactos. Pero la tensión a que están sometidos los soldados no es menos agobiante, y todos los días recibimos unos *SOS* cada vez más angustioso. No pueden comprender por qué no los atendemos.

12 de agosto. Amanece despejado. Bravo, durante el trayecto al campo, me dice que ha pedido mi ascenso a jefe de escuadrilla. Así ya no tendré que enmendarle la plana, como hago siempre que volvemos del frente; y nos ha ido mal, en mi opinión, por que no ha entendido mi telepatía. Lo asombroso es que me hace caso. Conmigo nunca se impacienta. No cabe duda que ser jefe de españoles tiene sus bemoles. Cuando vamos a iniciar un combate se me eriza el pelo en la nuca. Para mí tiene una importancia fundamental lo primero que hace el jefe de escuadrilla. No le quito los ojos de encima y le doy mentalmente órdenes. Cuando no hace lo que le digo y todo sale bien, me callo. Cuando nos pegan «por su culpa» le hago mis observaciones. Él las escucha pacientemente. ¡A ver si cuando yo mande una escuadrilla sabré oír las voces de los demás!

La noticia de la propuesta para mi ascenso a jefe de escuadrilla no me deja dormir. Pienso en mil cosas. Cada día que pasa siento que el eslabón que represento en esta gran cadena que es nuestra Fuerza Aérea es más fuerte. Y cada día gozo más y más de las horas de vuelo. Allá arriba me siento feliz.

13 de agosto. Hace un día espléndido. Desde la vertical de Reus vemos despegar a los *Messerschmitt* de La Cenia. Varios grupos de puntos se distinguen a lo lejos; son los *Fiat* de Alcañiz, Caspe, etc. Toda la escuadrilla está al tanto de los aviones enemigos: nos hemos avisado unos a otros. Estoy pendiente de la decisión de Bravo para entrar en combate. El sol está a nuestra izquierda, lugar preferido de los monoplanos alemanes; mas como apenas están despegando, tenemos tiempo de adueñarnos de él. Bravo no lo entiende así y nos lleva en linea recta a un lugar en el que convergeríamos *Fiat*, *Messerschmitt*, «*Moscas*», «*Chatos*» y los bombarderos fascistas. Antes de llegar a la vertical del Ebro, topamos con un muro de acero que sube desde los mil hasta los siete mil metros. Entre aquel fuego de AA se abren huecos que, en cuanto tratamos de utilizar, se cierran herméticamente.

No obstante, atravesamos sin bajas la vertical del río. Al pasarla comprendo la razón de la decisión de Bravo: a unos 3500 metros vuelan tres compactas formaciones de bombarderos. Un poco más

arriba, los cazas *Fiat* tripulados por españoles y, sobre ellos los *Fiat* con tripulaciones italianas.

En un momento caemos sobre los bimotores alemanes para imponernos en los momentos iniciales, gracias a la sorpresa. En la primera pasada tengo que eludir el choque con un *Fiat* que se atravesó en mi trayectoria; fue tan de sorpresa que no tuve tiempo de dispararle. Al salir de la maniobra me veo rodeado por una nube de cazas enemigos. Los demás «*Moscas*» de la tercera están como yo; la formación se ha deshecho; los bombarderos enemigos sueltan su carga sobre los puentes tendidos sobre el Ebro. El combate es entre los cazas. En el aire hay no menos de cien aviones. Los paracaídas cuelgan de la inmensidad del espacio como grandes lámparas. Las cuatro máquinas del «*Supermosca*» escupe fuego con rabia. El nuevo *I-16* se porta bien. Varias veces, el «muñeco» protector se interpone entre las balas y el piloto. ¿De quién serán aquellos paracaídas?

De regreso a Pla de Cabra, cuento los aviones. Unicamente regresamos ocho de doce «*Moscas*» que habíamos salido. Después de aterrizar voy a la caseta. Bravo está hablando por teléfono. Al colgar el auricular se deja caer pesadamente en un sillón. Se le nota cansado. Afortunadamente no ha habido bajas. Montilla tuvo que aterrizar en Reus y Margalef se unió durante el combate a la escuadrilla de Meroño y está en Vendrell. Pitarch está en Tarragona, con el «*Mosca*» acribillado, y Sirvent chocó en el aire con un avión enemigo, pero logró tirarse en paracaídas. Está ileso. En la Escuadra me dijeron que han sido derribados dos bombarderos y varios *Fiat*. De nuestra escuadrilla nadie tiene la certeza de haber derribado alguno, pues no ha habido tiempo de seguirlos después de tocados; quizá no faltó quien los rematara.

Ya he probado en combate mi nuevo caza. Es maravilloso. Me siento en él como cuando uno estrena un par de zapatos que le gustan y no le molestan. Parece que cuando le hablo me entiende. Antes de virar y de que transmita a los controles la acción de mando, el caza se inclina hacia el lado donde quiero ir. Lo hace suavemente; luego, cuando recibe la fuerza de los controles, le imprime potencia a la maniobra. Nos tenemos que entender; hemos de formar una pareja indestructible. El mecánico Rodríguez, encargado de mi caza, se me queda mirando cuando al volver de

algún combate en el que nos ha ido bien le dirijo al avión frases cariñosas, como las que se le dicen a un buen caballo o a un buen perro. Pienso que a veces ha de creer que vuelvo un poco «tocado», sobre todo cuando me ve acariciarle el «lomo» del fuselaje. Yo mismo lo limpio, le quito las manchas de aceite, y, cuando el sol pega fuerte, lo tapo con una gran lona. Ayudo al mecánico a tapar cuidadosamente los impactos de bala o de AA que recibe. Rodríguez no podrá entender esto hasta que no vuele y sepa lo que le debe un piloto a su caza.

Salimos a proteger una pequeña formación de «*Chatos*»; la cuarta, de Arias, y la sexta, de Meroño, nos acompañan. Somos la friolera de cincuenta cazas. Los de la tercera vamos arriba de las tres escuadrillas restantes, cerrando un gigantesco rombo. Antes de llegar a la vertical del Ebro, la barrera enemiga de AA ya está tendida. Es imponente. Los alemanes de la Cóndor cada vez tienen más baterías en esa zona. Al intentar pasar aquella cortina de fuego y acero, siento la sacudida furiosa de las ondas de aire al extenderse por la explosión. Miro a todos lados; un «*Chato*» ha sido tocado directamente y se desintegra en el aire. Siento deseos de lanzarme en picado y ametrallar a los bandidos. Damos varias vueltas sobre la zona de Gandesa y no encontramos caza enemiga. Los «*Chatos*», entre tanto, ametrallaban trincheras en la zona de Masaluca. Cuando nos vamos a retirar del frente en compañía de los biplanos, hacen su aparición los cazas italianos y tratan de perseguir a los «*Chatos*». Antes de que puedan hacer un solo disparo, la sexta los ametralla sin piedad por todos los ángulos. Los *Fiat*, que son dos escuadrillas, optan por abandonar el frente, pero, antes, dos de ellos se ven acorralados y, al dirigirse hacia el Norte, se encuentran con la cuarta. Estos los derriban cerca de la salida del frente. Nosotros, más alto, cuidamos la retirada de los «*Chatos*». Cuando los
I-15
alcanzan Reus volvemos los de la tercera al frente. Ya Arias y Meroño regresan. Unidos nos vamos a nuestra zona.

14 de agosto. Anoche llegó a la escuadrilla otro grupo de novatos. En la cara se les nota algo que me saca de quicio: una mezcla de audacia y fanfarrona pedantería. Me basta mirarlos para

ponerme de mal humor. También a Bravo le fastidian. En cuanto se enteró de que habían llegado, cogió el teléfono para protestar. En vano, claro está. Toquero no pierde oportunidad de fastidiarlo y le pregunta si quiere que se los manden hechos unos ases, con diploma y todo. Pero, esta vez, le sale mal. Bravo ha decidido que Toquero les sirva de niñera. Con tal de que no les enseñe a criticar, todo irá bien; no muy bien para los novatos, con ese maestro tan «amable».

Bravo está feliz, como el ratón que se la ha jugado al gato. Toquero refunfuña, protesta, pero no le vale de nada. Despega de bastante mal humor.

Cuando regresa Toquero de su viaje de instrucción, sufre un accidente. Al bajar el tren de aterrizaje, se le suelta la palanca y le pega varias veces en un dedo. Lo tiene tan machacado que casi se le desprende. El médico se lo llevó al hospital.

Bravo nombra a Beltrán, jefe de la segunda patrulla, que mandaba Toquero. No sé si ha hecho bien, pero no le digo nada. Beltrán es un labrador. Ha nacido y crecido pegado a la tierra. En sus ojos se puede ver la pureza de su alma y el equilibrio de sus emociones. Lo que él quiere es volver a Sagunto, ayudar a los padres. Veo que quiere decirle algo a Bravo; pero se detiene avergonzado.

Al salir la ambulancia que lleva a Toquero, comentamos que allá en el hospital tendrá el mozo madrileño oportunidad de criticar al Servicio de Sanidad Militar.

Hacemos dos servicios de protección al frente del Ebro. En el último, entablamos combate con los *He 111*, pero no podemos derribar ningún bimotor alemán. No menos de cien cazas, entre alemanes e italianos, los rodean. Cuando tratamos de cerrarles el paso al objetivo, somos cruelmente ametrallados. Aunque no nos derriban ningún caza, regresamos con todos los aviones agujereados. Tuvimos suerte. Al aterrizar nos encontrarnos con público: los novatos quieren saber cuántos aviones enemigos y… En fin: piensan que se les puede contar lo que sólo se aprende en carne propia. Afortunadamente, somos pocos los que les hacemos caso. Para ellos esto todavía conserva el sabor de la aventura, y lo conservará hasta que vean de verdad la muerte.

Cuando esta tarde me elevé en mi caza para realizar el

> servicio que acabo de narrar, y mientras la tercera llegaba al frente, me sucedió una cosa extraña y agradable: mi recuerdo, por una asociación de circunstancias —como la luz del sol, el brillo del mar en la lejanía, el color de la tierra que desfilaba bajo nosotros—, me llevó hacia otros lugares y seres conocidos. En otras palabras: cuando miré a Montilla, vi a Frutos; Bravo era en aquel momento Eloy; el mar que brillaba en la lejanía no era el Mediterráneo, sino el Cantábrico. La tierra que desfilaba bajo mis alas eran las montañas del Norte, los Pirineos. A Calvo, mi «punto» derecho, lo encarné en el alma de Claudín. Así me sentí, por un momento, transportado a aquel mundo conocido que había añorado desde los no muy lejanos tiempos del Norte, de Camporrobles, de Sagunto. Vi a mis amigos entrañables y sentí las opacas vibraciones de sus voces. Las explosiones de las granadas AA me volvieron a la realidad.

El enemigo está atacando con fuerza desproporcionada a las tropas republicanas en el sector de Masaluca-Fayón. La creencia de que el objetivo principal del avance republicano es Alcañiz y Caspe, hace que los golpes descargados en esta zona del frente del Ebro sean tremendos; en consecuencia, nuestras tropas de la 42 división toman posiciones en la margen Norte, una vez cumplida su misión de distraer la atención del enemigo, ya que la orientación principal de la ofensiva republicana es en dirección de Gandesa-Valdealgorfa, para cortar el abastecimiento a las tropas fascistas que atacan en dirección a Valencia por la costa.

Por otra parte, nuestro objetivo más importante se logra. La marcha de los fascistas hacia el Sur es detenida. El enemigo tiene que llevar precipitadamente hacia el Ebro más de la mitad de las fuerzas que atacan Valencia. Nuestra penetración inicial y única nos lleva hasta las puertas de Gandesa. Una línea, que parte desde Mequinenza hacia el Sudeste y pasa por Fayón, Villalba, Gandesa y Benifallet, limita nuestro avance máximo dentro del territorio en poder del enemigo. La falta de recursos, tales como motorizada, artillería y aviación para apoyar el avance inicial, detiene en seco la operación que tan brillantemente ha empezado. Los bombardeos a los puentes tendidos sobre el río Ebro son llevados a cabo casi

impunemente. Así, con éstos destrozados, nuestras tropas no pueden recibir refuerzos.

Detenida nuestra ofensiva apenas al mes de iniciada, el enemigo concentra enorme cantidad de pertrechos para desalojamos de la margen Sur del Ebro. Toda la aviación de Franco está en los alrededores del frente de batalla. Los días que nos esperan son de prueba; física y moral. Desde el aire se puede apreciar perfectamente la intensidad de los combates que se están librando en tierra. El aviador siente muchas veces que hace una guerra aparte, distinta de la del soldado de tierra. Por eso tal vez su moral es diferente, más nerviosa, más quebradiza. Quizá es porque tiene más tiempo para pensar. Aunque ahora no se puede decir que nos sobre, pues hemos llegado a hacer hasta cinco servicios en un día. Por lo general aliviamos en algo la tremenda presión que se está ejerciendo sobre el Ejército de Tierra. Nosotros no debemos ser menos, no podemos ser menos. Por eso Bravo está tratando de hacer selecciones: el que tenga miedo, que deje el caza a otro combatiente.

Las escapadas que hacernos a Valls nos libran, por el momento, de la tirantez nerviosa de los combates. En este pueblito, el que más y el que menos tiene una «currita» con la que desahogar sus sentimientos. Ellas parecen comprender mejor que nosotros la tragedia que vivimos a cada hora. Aquí, como en el Norte, hay otra Churi. Estas chavalas son parte integrante de la guerra. No se puede hablar de un combate, de una línea de frente sin pensar que detrás de todo hay un campo de aterrizaje, un pueblo, y un remanso de paz, una Churi. Parecerá que se trata de algo particular cuando en un Diario de guerra se anota: «Hoy fui a ver a Fulana; cuando la vi esperándome sentada en el banco de nogal, fue tal mi emoción que tropecé. Al estar junto a ella, le besé las manos y sentí temblor en los labios; me turbé tanto, que las palabras no me salían de la boca. Estuvimos paseando bajo los grandes y frondosos árboles de la avenida. De pronto, el ruido de las sirenas nos hizo cobijarnos bajo un banco de piedra. Allí nos miramos muy juntos. Al pasar el bombardeo y separarnos, sentí la falta de su aliento en mí. Cuando me despedí de ella aquella noche, noté que algo le amputaban a mi alma, que tenía sed…».

¡Cuántas veces, mientras dormito sentado en la cabina de mi

caza, me despiertan de un sueño parecido!

—¡El cohete, el cohete! —dice el mecánico.

Yo me froto los ojos, y, lentamente, sin quererlo, me despido de esos viajes subconscientes.

Estoy precisamente sentado en la cabina de mi caza cuando se acerca Bravo. Hay que salir a dar protección a las líneas de Corbera. Nos acompañan las escuadrillas de Arias y Meroño. Bajo de la cabina de un salto y me interno entre los almendros. Siento deseos de orinar. Siempre antes de los vuelos lo hago. La reacción nerviosa, el miedo… No sé qué será.

Mientras el mecánico calienta el motor del caza, puedo caminar entre los árboles y respirar el aroma de las plantas y de la tierra húmeda. ¡Cómo huele el campo catalán! Vuelvo corriendo a ponerme el pasamontañas y el paracaídas. Uno tras otro, despegamos.

El sol comienza a teñir el mar de color naranja; por encima de las nubes, el cielo tiene un delicado tono rosado. Una vez formada la tercera escuadrilla, busco con la vista a Arias y a Meroño. Este se nos acerca con su escuadrilla desde Vendrell (campo situado 30 kilómetros al Este de Valls). Bravo no lo esperó, sino que se dirigió hacia Valls a recoger la escuadrilla de Arias. Nuestro ángulo de ascenso es de 50°. La sensación es de estarse levantando a pulso. A la altura de Reus, la formación de las tres escuadrillas queda integrada. Sobre Falset empieza la AA enemiga a molestarnos. El vuelo pierde simetría. En esos momentos, el piloto, a pesar de formar parte de un todo, se individualiza. Se desprende utópicamente del conjunto para atacar y defenderse por su cuenta. Quiero decir: cada piloto busca al enemigo, desea llevar a cabo un plan de ataque y, en un momento dado, combate individualmente contra «su» enemigo. El enemigo que únicamente él ha escogido.

Nuevamente, no salen los «fachas» a nuestro encuentro. Al cabo de una hora regresamos.

He visto el duelo de artillería allí abajo y me he imaginado la intensidad del combate con morteros, con fusiles, con granadas de mano. Me hubiera gustado bajar a ametrallar. Ya en tierra, le pregunto a Bravo por qué no lo hemos hecho. Me dice, lisa y

llanamente, que porque no sabemos dónde están nuestras lineas. Es tan encarnizada la lucha en tierra, que las mismas posiciones cambian de manos varias veces al día.

—De todas maneras es conveniente bajar. Que nos vean —le digo a Bravo.

Asiente y queda en pedirle permiso al jefe de la Escuadra.

La tarea no será fácil para nosotros, los «*Moscas*». Tendremos que bajar a altitudes donde los *Fiat* son poderosos. Además, estaremos sin altitud para defendernos, expuestos al ataque de los monoplanos alemanes. Bravo le habla al comandante Giménez. El buen hombre está de acuerdo. ¡Qué más quiere él que darles moral a los soldados!

Yo estoy contento. Algo hemos conseguido.

Al atardecer, salimos las tres escuadrillas a un nuevo servicio para proteger las líneas en el sector de Corbera. Tenemos el sol a la derecha y ligeramente oblicuo. La llegada al frente es como tocarle la cola a un león enfurecido; el enemigo está bien oculto en los rayos del sol, que nos ciegan. Los ojos me arden al tratar de mantenerlos abiertos. Siento que el cerrarlos un instante le permitirá al enemigo situarse a mis espaldas.

El polvo de las explosiones en el frente se eleva hasta nosotros como una capa rojiza. Instintivamente, mis manos se cierran sobre el control de gases y la palanca de mando. Quito los seguros de las ametralladoras; me pongo alerta. En ese momento veo explotar sobre el Ebro un rosario de bombas; busco a los aviones. «¡Ahí están!». Dos cadenas de bombarderos vienen de la zona de Batea, escoltados por una ola de *Fiat*, no menos de cuatro escuadrillas de biplanos volando mil metros más alto. Por encima de ellos se nos acercan otras dos escuadrillas de caza italianas, y, más alto aún, merodean unos diez *Me 109*. Son noventa cazas y veintisiete bombarderos. Nuestras escuadrillas toman posiciones. Hay que impedir que los bimotores bombardeen la carretera entre Corbera y Venta de Camposines. Antes de que los alemanes pasen sobre Corbera, Meroño ya se ha descolgado de frente para atacarlos por la nariz, a
0°
. Arias se «cuela» a la derecha para atacarlos de salida, y nosotros nos mantenemos a la izquierda, para cuidarlos del ataque de los

italianos. Los «*Moscas*» de Meroño se meten entre los de la Legión Cóndor y consiguen, en la primera pasada, que la compacta y simétrica formación de éstos se deshaga, quedando algunos «puntos» rezagados, al parecer con leves averías.

Al salir del ataque, los «*Moscas*» de la sexta son envueltos por los *Fiat* que van de escolta. Arias se tira contra los bombarderos y, después de ametrallarlos, se une a Meroño, que en esos momentos está luchando desesperadamente con los *Fiat* tripulados por españoles. Nuestra posición es ahora inmejorable: tenemos el sol a la espalda y todos los aviones al frente, inclusive los italianos. Bravo decide atacar a los bombarderos que salen del área. Los tres «*Moscas*» de mi patrulla dirigimos el fuego hacia un bimotor que va tocado; su línea de vuelo es insegura, cambia bruscamente de altitud y su motor de babor despide mucho humo. Una y otra vez lo ametrallamos, pero ni explota ni cae; sus depósitos de gasolina parecen estar bien sellados. Nadie nos dispara desde el bombardeo; sus ametralladoras están muertas y pierde altitud. El alabeo nervioso de un «*Mosca*» que pasa delante de nosotros nos pone en guardia, y, un momento después, las trazadoras de los italianos pasan sobre nuestras cabezas. Pico casi a la vertical y, cuando el anemómetro marca 600 kilómetros por hora, doy un tirón tremendo y subo recto. Al nivelar el avión, veo que, mis dos «puntos» está a mi lado, además del «*Mosca*» que tan a tiempo nos ha avisado. Dando un viraje amplio nos damos cuenta de que el área está despejándose de aviones; solamente se ven algunos desparramados, en busca de la «nodriza».

En cuanto aterrizo, voy a la caseta de mando. Le pregunto a Bravo del resultado del combate; sobre todo, quiero saber cómo le ha ido a Meroño. Me dice que Arias ha perdido un «*Mosca*». Era un chico novato. Cortizo, el jefe de patrulla, no pudo hacer nada por evitar que 1o derribaran. Una jauría de *Fiat* los ha tocado a todos. A Meroño no le falta nadie, pero regresaron dos pilotos heridos, y los aviones casi deshechos. Al de Meroño le falta casi todo el timón de profundidad derecho. Tuvo que regresar a poca velocidad para no entrar en barrena. Al enemigo se le derribaron tres *Fiat* y dos bimotores; de éstos, el «nuestro» probable. El día ha sido movido.

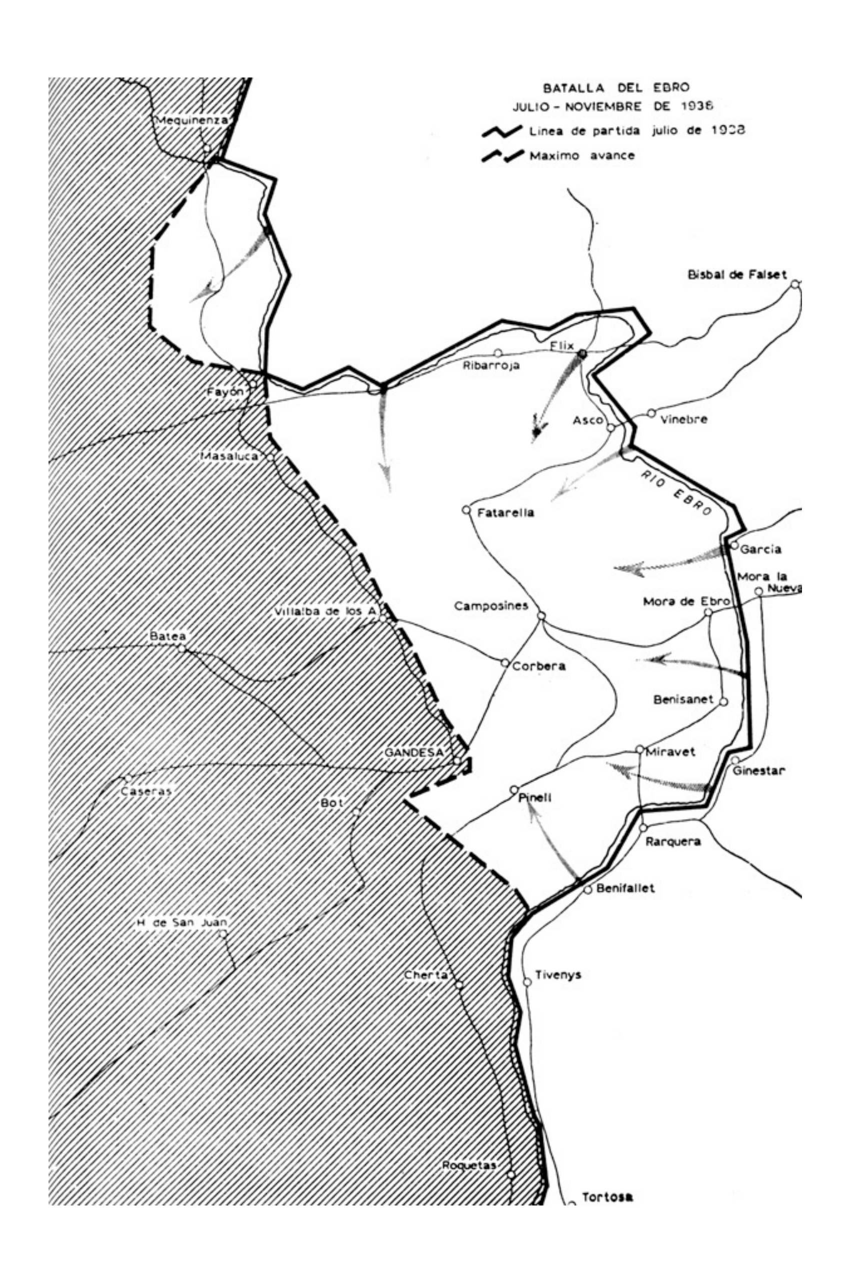
16 de agosto. Ayer me apunté mi tercera victoria. El enemigo está tratando de romper la linea del frente con bombardeos en masa en la zona de Candesa-Corbera. Salimos a dar protección a dichas líneas. Íbamos veinte «*Moscas*» en total, once nuestros y nueve de Arias. En un punto del frente, volvió a envolvernos la nube de polvo rojizo. La tercera volaba a 4000 metros y la cuarta a 3000. Al acercamos a Candesa vimos un grupo como de cuarenta *Fiat* que viraban en nuestra dirección, al parecer sin vernos, porque la formación «estaba quieta». Volaban a la altura de Arias. Al terminar de virar, la primera escuadrilla de Fiat quedó frente a nosotros. Trataron de ganar altitud rápidamente para colocarse en posición de atacar a la cuarta, pero, al vernos más alto, desistieron. Se abrieron hacia la derecha de Arias para atacarlos de salida, pero éste ya ametrallaba a la última formación, que trataba de unirse a sus compañeros, Bravo dejó pasar a la primera escuadrilla; luego, nos hizo señas. Nos descolgarnos sobre la que dispersó Arias. Cuatro *Fiat* viraron en picado hacia la derecha, y luego, inexplicablemente, siguieron en vuelo horizontal, pero separados del resto del grupo. Cuando empezaron a virar hacia el centro del combate, lancé mi patrulla contra ellos. En la primera pasada, uno de ellos se percató y picó desesperadamente; los demás abrieron la formación, y el «punto» derecho entró en barrena. Creí que iba tocado, pero salió y trató de unirse al grupo de *Fiat*. Después de cerciorarme de que no tenía a nadie pegado a la cola, me lancé tras él y le metí cuatro o cinco rafagazos sobre la cabina; se desplomó y, de su cuerpo de metal, salió una densa humareda; negra, gris y, finalmente, anaranjada. Sobre la margen Sur del Ebro, entre Fayón y Ribarroja, se estrelló.

Montilla y Calvo se unieron a mí. En sus caras se notaba que querían decirme algo bueno. Con mucha cautela regresamos al lugar de combate. Tomamos altitud y vimos la situación. Los *Fiat*, más bajos que los «*Moscas*», se batían en retirada. Los «*Moscas*» de la cuarta y la sexta los acosaban. Nosotros bajamos para unirnos al jefe de la tercera.

En unos minutos más, se limpió el frente aéreo; sólo el fragor de la batalla terrestre seguía bravamente. Le hice señas a Bravo: le recordé que debíamos hacernos ver por los soldados. Aquel movió la cabeza y, formados en ala, nos lanzamos desde 4000 metros

sobre las líneas amigas. Nuestro paso sobre ellos fue emocionante.

Al regresar noté que nos faltaba un monoplano. Fernández Prada no formaba con la tercera. Más tarde nos enterarnos de que había sido derribado. Nosotros derribamos cuatro *Fiat*; según mis cuentas, perdimos la pelea.



BATALLA DEL EBRO
JULIO - NOVIEMBRE DE 1938
Linea de partida julio de 1938
Maximo avance
Mequinenza
Bisbal de Falset
Flix
Ribarroja
Fayón
Asco
Vinebre
Masaluca
RIO EBRO
Fatarella
Garcia
Mora la Nueva
Camposines
Mora de Ebro
Villalba de los A
Batea
Corbera
Benisanet
GANDESA
Miravet
Ginestar
Caseras
Bot
Pinell
Rarquera
Benifallet
H de San Juan
Cherta
Tivenys
Roquetas
Tortosa

Los combates son a vida o muerte. Todas las campañas anteriores en suelo español resultan opacas si se comparan con la batalla del Ebro. Mi Diario se llena de sangre amiga. La tensión nerviosa crece. El enemigo trata de aplastarnos, no sólo de vencer. Está barriendo nuestros campos.

Con la muerte de Fernández, nos enteramos de nuestros triunfos. Suenan ridículos. Tenemos que derribar cinco aviones enemigos por cada uno que nos derriban. Además, ellos no tienen problema de recuperación de material. Les sobran vendedores que mandan los aviones, incluso con tripulaciones. El mismo cuento de siempre; pero ahora luchamos contra el tiempo y contra el terreno. Habrá que igualar la batalla. Si no, ellos avanzarán hasta aprisionamos contra los Pirineos.

25 de agosto. Hemos tenido una semana agotadora. Los vuelos al frente del Ebro se suceden con velocidad extenuante. Al aterrizar dormimos en cualquier sitio. Arriba sólo tenemos tiempo de disparar sin apuntar. Las trazadoras nos marcan el camino de la ráfaga. La Aviación enemiga cubre el cielo. Se estorban en el frente; muchos pasan a territorio nuestro y esperan que regresemos tocados, para rematarnos.

Ayer salimos temprano a proteger un pequeño grupo de «*Katiuskas*», que se dirigía a castigar la zona enemiga de Caspe-Alcañiz. El vuelo de ida se había llevado a cabo felizmente; cuando estábamos prácticamente en casa, pues Falset lo habíamos dejado a la derecha y los bombarderos seguían hacia sus campos de Gerona, Bravo ordenó un cambio de formación, con tan mala suerte, que dos «puntos», uno de Paredes y otro del propio Bravo, chocaron en pleno vuelo. Uno de ellos cayó envuelto en llamas y el otro estalló en el aire. No vimos paracaídas. En la pequeña sierra de Prades, confundidos entre la hojarasca y leña, están Gascón y Badía, los desdichados pilotos. Al llegar a Pla de Cabra hicimos malos aterrizajes. Estábamos de un humor de perros.

Bravo, al comunicar a la Escuadra la desgracia, parecía que

quería tragarse el teléfono. El culpable del choque fue Badía, un novato; se le había echado encima al pobrecillo de Gascón, que apenas pudo picar el «*Mosca*», pero ya la hélice del caza de Badía le segaba el plano fino de deriva. El «*Mosca*» de Gascón se encabritó y chocó con el de Badía.

El jefe de la tercera pedía a gritos al jefe de la Escuadra que no le enviara más asesinos, que prefería ir solo al frente. Colgó de golpe el aparato y se dejó caer en una silla. Se estrujaba las manos y tenía los ojos enrojecidos. No le dije nada, porque sabía que no estaba para oír razones. ¿Cómo podremos prescindir de los novatos? Nuestro Ejército, a pesar de todo lo que hemos adelantado, es un Ejército improvisado.

Tampoco se puede decir que tengamos reservas, y el Cuerpo de Aviación es el que peor está en este sentido. Todos los veteranos están en servicio activo. Apenas damos abasto. No podemos entrenar más a los que llegan de las Escuelas, y aunque pudiéramos, el frente cambia a veces la agresividad del piloto novato en petrificación y estupidez, como en el caso de Badía. No hay Escuela para «pilotos de guerra»; se hacen en la guerra misma. ¿Cómo podremos prescindir de los novatos?

Cuando me vi fuera de la chabola del Jefe de la escuadrilla, respiré a pleno pulmón. La ansiedad del momento me oprimía la garganta. Le pedí a Montilla un cigarrillo y, tumbados, alejados del «*Mosca*», fumamos sin cruzar una sola palabra. Los «*Moscas*» de la patrulla nos miraban en silencio, como si quisieran hablarnos. Mi pensamiento estaba lejos.

Hoy descansamos; los mecánicos revisan el material de la escuadrilla. No obstante, voy al campo. Me siento en la puesta en marcha y escribo algo en mi diario.

Después del choque de Badía y Gascón, salimos al frente. Se libraba un gran combate. La Escuadra pidió «*Moscas*» en aquella zona: el Ejército del Ebro se los pedía a las Fuerzas Aéreas. Salió nuestra escuadrilla y en Valls recogimos a la cuarta. Nos dijeron que el enemigo estaba atacando con gran número de bombarderos los puentes del Ebro; que iban protegidos por grandes formaciones de aviones de caza. Estábamos a la vista del frente. Un alabeo débil de un «punto» de la escuadrilla de Arias nos señaló parte del enemigo. Viramos para colocarnos en posición favorable respecto al sol. Los

bombarderos no se distinguían, pero sí las explosiones de las bombas que dejaban caer sobre los puentes. Al acercarnos más, los descubrimos.

Dirigimos los aviones hacia la costa para cortarles la retirada. Una nube de cazas enemigos se interpuso en nuestro camino. Toda la área del frente se cubrió de trazadoras; aviones que a velocidades fantásticas hendían los aires, o se precipitaban buscando al enemigo para asaetarlo con sus espadas de
7,62
milímetros. Cada cual luchaba como mejor podía. Vi a un «*Mosca*» con un par de *Fiat* pegados a la cola y fui en su ayuda. Logré que lo dejaran y me acerqué a otro *Fiat*. Cuando trataba de centrarlo en el colimador, descuidé por una décima de segundo mi cola, y unas ráfagas rojas me pasaron cerca de las orejas y rompieron el cristal de mi parabrisas. Volví la cabeza y vi un *Fiat* a cincuenta metros de la cola. Piqué con los gases a fondo y, a buena velocidad, di un tirón hacia el cielo. Logré desprendérmelo, pero me dio un buen susto y me hizo algunos agujeros en el ala derecha. Al nivelar el vuelo, vi a un *Fiat* que iba tocado; despedía humo, volaba hacia el mar y perdía altitud. Trataba de ganar la costa y meterse en su terreno. Sigilosamente, me puse detrás de él. Tuve que cortar casi completamente los gases para no «comerle» la cola. Nó hizo falta que lo centrase en el colimador; a simple vista lo veía inmenso. Apreté los gatillos… Ni una bala salió de mis máquinas. Tuve que meter gases para no desplomarme por la falta de velocidad, pasé por encima del biplano, traté de desencasquillar las ametralladoras, temiendo que aquél se aprovechara de su ventajosa situación para dispararme a quemarropa; pero no lo hizo. Mis ametralladoras estaban listas. Ataqué entonces de frente, y el *Fiat* se tiró en picado. Las balas se clavaron en la cabina del piloto. Un instante después, sin control, se precipitó a tierra. Era otra victoria. Me metí hacia la costa y, volando a dos metros por encima del mar, regresé al campo. Iba solo. Bravo también había derribado un *Fiat* en la sierra de Caballs. Por su parte, los bombarderos enemigos han destruido dos importantes puentes en Ebro.

Nos han ordenado que rehuyamos el combate con los cazas. Esto ya lo he oído anteriormente. Tendremos que ocuparnos exclusivamente de los bombarderos enemigos; con los cazas de que

disponemos será imposible. El Alto Mando tiene razón, pero nos aguaron la fiesta.

27 de agosto. ¡Qué bien supo guardar Bravo el secreto! ¡Me han nombrado jefe de la tercera escuadrilla! Estaba de guardia dentro de la cabina de mi caza cuando llegó a Pla de Cabra el jefe del Grupo 21. Él me lo comunicó. Irá conmigo al frente, a mi lado, para ver cómo reacciono.

—Ya sé cómo vuelas —me dice Zarauza—, pero mandar una escuadrilla es diferente.

31 de agosto. Han pasado cuatro días desde que me nombraron oficialmente jefe de la tercera, y hoy, por fin, estreno mi título en acción. Damos protección a los «*Katiuskas*». Nos limitamos a escoltarlos a la entrada y salida del frente; lo demás lo hacen Arias y Meroño. Hubiera querido que mi primera salida al frente como jefe de escuadrilla fuera algo más que una protección. A pesar de la falta de acción me siento emocionado.

SEPTIEMBRE

1 DE SEPTIEMBRE. Anoche no fui a Valls. Sentía la necesidad de estar solo. El jefe de Estado Mayor, Molina, me ayudó bastante a tratar de resolver el problema emocional que por mi nuevo cargo me embargaba. Es un buen hombre, aunque un poco anticuado en sus ideas. Me ha aconsejado que imparta mucha disciplina entre los pilotos. Estamos de acuerdo, aunque, a decir verdad, no le hace mucha falta a la tercera. Sus hombres «niños» actúan con gran sentido de la responsabilidad. Estuvimos hablando hasta que regresaron los pilotos que habían salido a ver sus «curritas».

Una vez en la cama, me doy cuenta del peso que tengo encima. No solamente soy jefe de ocho u once pilotos que vuelan en formación conmigo, sino también de armeros, mecánicas, soldados; en fin, a los veintidós años mando a ciento veinte hombres, la mayoría de los cuales son mayores que yo, y antiguos militares con sus gatos en la barriga. Pero todos estos inconvenientes los compensa la importancia de mi puesto.

6 de septiembre. He pasado unos días angustiosos. Sentí que la escuadrilla se me amotinaba, que, al pasar a jefe, los perdía como amigos. Tal vez mi inexperiencia me hizo ser excesivamente duro, con ellos en tierra. También es que he tenido mala suerte para empezar. Ha habido dos bajas en la escuadrilla, que me pusieron de un humor negro. Un piloto, al volver del frente e iniciar el aterrizaje

chocó con un árbol que está a la entrada del campo y deshizo el avión. Otro, que venía herido levemente en un hombro y había llegado perfectamente, olvidó sacar el tren de aterrizaje y se estrelló. Me eché la culpa de los accidentes y creí que se debían a un relajamiento de la disciplina. No era eso, claro. Me equivoqué, y mi error me hizo pasar unos ratos bien amargos. Hubo un momento en que pensé dejar el mando. Los veteranos de la tercera me hicieron saber despiadadamente su inconformidad. Acudí a Molina. Cuando le hablé, levantó la cabeza. Tenía los ojos enrojecidos por efecto del vino ingerido durante la cena. Me miró, y tardó un momento en contestarme. Me dijo que ése no es el camino. Que yo he confundido la disciplina con la prisión. Que tenga en cuenta que esos pilotos lo dan todo en el aire. Que me fije en que la vida para ellos, incluso para mí, va a ser corta. La disciplina hace falta, pero no el encarcelamiento físico. Ellos no tienen nada en mi contra. Únicamente quieren más comprensión en tierra.

Al principio me enfurecí. Pensé que eran unos «fachas». Quise mandarlos a un batallón disciplinario. Dejé estúpidamente plantado a Molina. Paredes también supo mi pena. El saguntino me dijo lo mismo. No había que ser intransigente; darles más libertad en tierra; al fin, en el aire, se portan bien.

Recobré la cordura y la ecuanimidad. Salí al campo al amanecer y vi a los pilotos que estaban de guardia sentados en las cabinas. Beltrán dormía con el pasamontañas abrochado; sus «puntos» le imitaban, y los mecánicos, metidos en las pequeñas zanjas cavadas al lado de los aviones, dormitaban también. Percibí que todos tenían un sexto sentido pendiente de la realidad. Comprendí a mis camaradas y me comprendí a mí mismo. Así, en ese estado de ánimo, recorrí todos los aviones. Me recogí en la chabola en espera de órdenes, satisfecho y gozoso por haber recobrado la confianza.

21 de septiembre. Salidas y más salidas al frente. Del 6 al 21, dieciocho servicios y siete combates. Hoy vamos a proteger líneas en el sector de Camposines-Villalba. Nuestro Ejército está sosteniendo una guerra defensiva en el sector central del frente. El objetivo del Alto Mando republicano en la zona del Ebro —salvar Valencia—, ha sido alcanzado. El soldado del Ebro vende el palmo

de terreno español a tonelada de carne. Mi vista no se aparta un solo momento de las zonas más altas, donde se esconden los Messerschmitt alemanes. No quiero perderme la sorpresa que les causará la existencia de una escuadrilla republicana equipada con oxígeno. Hasta ahora, los monoplanos alemanes han merodeado los siete mil metros sin ningún obstáculo. La cuarta ha sido la elegida para tal trabajo; van equipados con sobrealimentador. Aunque no llevan calefacción, los pilotos se sienten dueños del mundo. La tercera vuela encima de la sexta y de la segunda, de Pereiro, recién formada. Su jefe es un gallego pequeñín de estatura, valiente a carta cabal. Es su primer vuelo como jefe.

La cuarta, de Arias, se mueve suavemente allá en las limpias alturas, guarida de la Cóndor alemana. Atravesamos una barrera de AA. Al llegar sobre Fatarella nos encontramos al enemigo, que está ametrallando el frente. Por encima de ellos merodea la sombrilla protectora. Nos juntamos, entre unos y otros, unos ciento cincuenta aviones. Los Messerschmitt se las están viendo con la cuarta, a juzgar por las estelas de vapor y las líneas que dejan las trazadoras en la frialdad de la altura. ¡Ya era hora que alguien perturbara el tranquilo pasear de los alemanes!

Antes de pasar la vertical del Ebro por la zona de Ascó, la escuadrilla de Pereiro entra en combate con los biplanos que, a muy poca altitud, ametrallan las cercanías de Villalba. Pelean casi rozando el suelo. A la caza de ellos se descuelga una escuadrilla de *Fiat*. Detrás se lanza Meroño, al que en seguida se le pegan otros *Fiat*. Me llega el turno y dirijo mi escuadrilla contra los últimos. En el aire, los ciento cincuenta cazas tejen y destejen una enorme madeja de hilo blanco. Un bólido rojo y brillante va a estrellarse en las riberas del Ebro. Debe de ser un *Me 109* o un «*Mosca*» de Arias. Combatimos encarnizadamente. Tirones, picados, apretar de gatillos al ver pasar delante del morro del «*Mosca*» un avión enemigo. ¡Vigilar la cola! Se me adelanta Pallarés, y, con la vista, me señala un par de *Fiat* que se dirigen solos por Flix hacia nuestras líneas.

Al volver la cabeza para contestarle, veo que su motor está echando mucho humo. Se retira. Busco los *Fiat* que me había señalado; éstos vuelan tranquilamente. De pronto, viran 90°. Comprendo lo que van a hacer: ir por el «*Mosca*» que va tocado,

para rematarlo. Pallarés va dejando tras de sí un buen reclamo para los buitres. Me ciega la rabia. Al ponerme en posición de ataque, uno de los *Fiat* aprieta los gatillos y sus balas pasan rozando al «*Mosca*» herido. Disparo al pasar casi tocando a los aviones enemigos, y veo las caras de sus pilotos llenas de asombro. Sueltan la presa. Uno de los cazas empieza a echar humo. El otro huye. Vuelvo por el *Fiat* herido y no dejo de dispararle hasta que estalla en el aire.

Regreso al frente. A 4000 metros se me juntan varios «*Moscas*». Los números blancos que llevarnos los jefes de escuadrilla pintados en los aviones se diría que son de miel, al ver cómo acuden los «*Moscas*» desperdigados de otras escuadrillas. También los fascistas acuden, cuando pueden. Van llegando Montilla, Calvo y los demás. Hago señales de retirada y se nos pega uno de la cuarta. Parecen habitantes de otro planeta por la máscara que llevan para recibir oxígeno. Vienen con nosotros tres del «Bote de Humo» (mascota de la sexta) y dos de Pereiro.

En tierra hacemos balance. Ninguna baja en la tercera. Arias derribó un *Messerschmitt* y no perdió a nadie. Meroño derribó dos Fiat y perdió un «*Mosca*». Yo no perdí a nadie y derribé un *Fiat*. Pallarés recibió una bala en el brazo, del *Fiat* que derribé. Los «*Moscas*» tocados cayeron en nuestro territorio, y uno de los pilotos pudo lanzarse en paracaídas.

Me entero de que Bravo ha sido nombrado segundo jefe del Grupo 21. Enhorabuena.

Por cierto, he de decirle que vigile a Pereiro. La altitud a que entró hoy a pelear con los *Fiat* es de insensato.

22 de septiembre. Hoy, por la mañana, al comunicarme con la Escuadra, me entero de que el piloto de la sexta que usó el paracaídas fue ametrallado en el aire durante el descenso. Igual le hicieron a Ruiz, en Nules. ¡Qué diferencia habrá para los «fachas» entre ametrallar un avión tocado y matar a un piloto que se tira en paracaídas! No sé. Será cuestión de estómago, o de educación espiritual. No creo que lo hayan hecho españoles. Serán, ideológicamente, distintos a nosotros por cuestión de crianza, pero son españoles.

Los aviones de la cuarta, de Arias, equipados para volar alto, con oxígeno y motores sobrealimentados para poder «bajar» a los *Messerschmitt,* nos hacen pasar unos sustos de órdago. La barriga azul del
I-16
, desplazándose a dos o tres mil metros más arriba que nosotros, nos da la impresión de ser el monoplano alemán, aunque de línea es distinto. Sólo los identificamos por la manera de formar. Mientras los alemanes lo hacen aislados y por parejas, los «*Moscas*» de Arias vuelan en patrullas de cuñas. La medida de crear la «escuadrilla del chupete», como la, llamamos por la máscara de oxígeno, ha sido buena y necesaria. A veces, durante el curso de un combate, vemos descender a los alemanes hostigados por aquéllos, y, generalmente, incendiados. Cuando se nos pega algún integrante de la cuarta nos causa cierta impresión por el aspecto raro del piloto.

Salimos de nuevo al frente. Esta vez, con sólo siete «*Moscas*». Los aviones de Pallarés y de Vallecas están reparándose. Nos mandan a dar protección a las líneas del sector de Corbera. La escuadrilla del gallego Pereiro, con ocho aparatos, nos acompaña. No me hace mucha gracia la compañía porque al pequeño le sobra valor, pero le faltan sesos. Esta escuadrilla se mueve de un lado para otro como esperando caer inmediatamente sobre el enemigo. «¡Estáte quieto!», le digo con el pensamiento. El cuello me duele terriblemente. De tanto volver la cabeza para vigilar y buscar al enemigo, se me ha formado una llaga. Las ondulaciones del gallego me traen loco. Al entrar al frente por Falset, se ven *Fiat* y bombarderos por todas partes. Pienso que ahora si se tendrá que mover Pereiro. Son por lo menos sesenta cazas y tres escuadrillas entre *Savoias 79* y *He 111*. Montilla se me acerca y, con los ojos, me advierte del enemigo. Pereiro sube a mi altura y hace lo mismo. Su pequeño rostro es una mezcla de alegría y asombro. Yo me siento tranquilo, aunque el miedo me ronda. Siempre me encuentro así en el momento que precede al combate. Una vez liados, la cosa cambia.

Formando en ala me dejo caer sobre una escuadrilla de bimotores que salen de la zona de Candesa-Corbera. Antes de llegar, las trazadoras se cruzan en nuestro camino. Aprieto los gatillos sobre una silueta que pasa frente a mí a escasamente veinte metros. La panza del *Fiat* me parece la de un tiburón; le sigo un momento

con los dedos pegados a los gatillos, mientras las ráfagas de mis trazadoras se hunden en el cuerpo blanco del caza italiano. Unos golpes a mi espalda me hacen volver la cabeza: a mi cola va pegado un *Fiat*. Montilla, a mi derecha, trata de quitármelo. Se cierra y casi choca con él. El biplano se deja caer. Los *Fiat* envuelven a los bombarderos y es casi imposible llegar a ellos. Cuando comienzan a virar hacia sus líneas, exactamente sobre Corbera, veo salir un par de «*Moscas*» desde abajo, en medio de los bombarderos. Rasgan el aire, y, con un medio tonel, se dejan caer sobre los *Heinkel*. A la salida los esperan varios *Fiat*. Los «*Moscas*» tratan de ganar altitud, y lo consiguen gracias a que varios de nosotros nos lanzamos en su ayuda, cortando la entrada de los *Fiat*. No obstante, el «punto» más rezagado parece tocado. Se deja caer, y un par de *Fiat* lo sigue. Detrás de ellos nos lanzamos Calvo, Montilla, Margalef y yo. Los cazadores se convierten en cazados. Abandonan la presa y, en picado, tratan de salvarse, aunque para uno de ellos ya es tarde; al dar el medio tonel salvador, lo alcanzamos Montilla y yo derribándolo. Los *Fiat* tratan de no dejarnos salir y se han puesto de guardia sobre la línea del Ebro. En el frente ya no quedan bombarderos. Conmigo forman cinco «*Moscas*», tres de la de Pereiro y dos de la mía: Montilla y Calvo. Mucho más abajo van tres «*Moscas*», seguidos de otros dos más rezagados. Lo demás está lleno de *Fiat* italianos. Hace una hora y cuarenta minutos que hemos salido, y la gasolina se nos está acabando. Hago la señal de retirada. Formados en ala nos dejamos caer desde 4000 metros a ras de tierra. A los *Fiat* les sorprende esta maniobra, y cuando quieren seguirnos ya es demasiada la distancia y la velocidad que nos separa. Al volar sobre Valls, cuento los números de mi escuadrilla. Me falta Sirvent. Cuando aterrizo, lo primero que veo es un «*Mosca*» con una rueda metida y el morro un poco hincado en tierra. Lleva el número del avión de Sirvent, A él no le ha pasado nada, pero su aparato está acribillado; tiene cincuenta y ocho agujeros de bala. ¡Qué suerte! Hablo con él, lo noto como si nada; está dormitando.

23 de septiembre. Hoy derribaron a Margalef. Tenía apenas dieciocho años. Los soldados del sector de Camposines-Pinell presenciaron el combate. Habíamos salido a proteger un grupo de

«*Katiuskas*»: éramos siete aviones de la tercera. El polvo y la bruma en las alturas reducía la vigilancia. Apenas se distinguían los bombarderos republicanos. El sol, de frente, impedía ver lo que había en el fondo. La cuarta volaba a la derecha y abajo, y la nuestra arriba, a 5000 metros, cerrando el rombo. La caza sumaba veintitrés aparatos. Nuestra misión era entrar con los «*Katiuskas*» y quedarnos en el frente a proteger las líneas; con ellos iría la séptima, y Meroño se quedaría conmigo. La AA parecía tener a los «*Katiuskas*» en la mira. No obstante, entraron al frente, llegaron al objetivo, descargaron las bombas y regresaron. Meroño, una vez que los bombarderos salieron del Ebro, se descolgó a atacar unos biplanos *He 51* que ametrallaban nuestras lineas. Yo me quedé a la expectativa. De pronto, por la izquierda de Montilla, aparecieron doce *Fiat*, y, encima, una pandilla de *Me 109* alemanes. Traté de ganar más altitud y ponerme con la espalda al sol, pero me salió al encuentro otra escuadrilla de *Fiat*, disparando sus ametralladoras. Piqué a fondo junto con toda la primera escuadrilla. Eran tantos los *Fiat* que nos seguían, que no veía la manera de dar el tirón para ponerme arriba de ellos; temía chocar con alguno. Corté la dirección del picado y dirigí los «*Moscas*» hacia nuestras líneas, logrando eludir de momento a nuestros perseguidores; esto nos bastó para hendir el cielo y colocarnos en los 5000 metros. Uno, sin embargo, se había quedado abajo. De momento no supe quién era. Los monoplanos alemanes nos buscaban la vuelta para atacarnos. Traté de ver a Meroño, pero no lo hallé. Estaba seguro de que el piloto que nos faltaba no saldría bien librado. Busqué sobre quién echarme. Vi una escuadrilla de *Fiat* por debajo de mí; formé en ala y piqué hacia ellos, pero, antes de poder centrarlos en el colimador, ya tenía a los *Messerschmitt* encima. Rociamos de balas a una patrulla de *Fiat* y viramos cerradamente a la derecha para evitar que los alemanes nos ametrallaran. Al ver que hacíamos la pescadilla, volvieron a su posición inicial en espera de incautos. Comenzó a ponerse el sol. Nuestros guardianes se cansaron de vigilarnos y nosotros de ser vigilados. Ordené la retirada. En tierra me dieron la noticia. Del frente telefonearon a la Escuadra y dijeron que Margalef fue derribado por varios Fiat, Le iba rateando el motor, porque arrojaba gran cantidad de humo negro cuando trataba de meter gases. Indefenso, lo acribillaron, hasta que el

chiquillo se estrelló en las laderas de la sierra de Caballs.

¿Qué diré? Que era un imberbe de dieciocho años al que una guerra, que no provocó, le quitó la vida.

OCTUBRE

2 DE OCTUBRE. Llevamos varios días de mal tiempo. Las operaciones están suspendidas para nosotros. Sólo el pobre infante sigue bregando.

Repaso mi diario y hago cuentas; esto es lo que hay en él: trescientas treinta y seis horas de vuelo, cincuenta y seis combates, cuatrocientos cincuenta y cuatro servicios de guerra y cinco aviones derribados. Tengo veintitrés años y siento que toda una eternidad separa el seco e inflexible Jefe de escuadrilla que soy ahora, del joven que era cuando vivía en Valencia. Los surcos se van dibujando en mi frente.

Estos días nos han servido para reagrupar la escuadrilla.

Otra vez vamos a luchar con doce «*Moscas*», contando los que se han reparado y alguno nuevo. Tenemos también nuevos pilotos, además de Pallarés, que está curado de la herida en el brazo.

Desde el conato de motín que hubo en la tercera cuando tomé el mando de la escuadrilla, nada ha vuelto a ocurrir. Unos y otros nos hemos reconocido defectos y virtudes. Formamos una hermandad. La disciplina que he aflojado en tierra se afirma en el aire, donde realmente se necesita.

3 de octubre. Temprano, recibo orden de la Escuadra de cambiar mi escuadrilla al campo de Valls, en compañía de la cuarta, de Arias.

Cargamos gasolina y salirnos a proteger dos escuadrillas de «*Chatos*» que van en misión de ametrallamiento al sector de Corbera. Llegarnos al frente, y los *Fiat* abundan, como de costumbre. Hay combate. Después de una hora, regresamos. Me faltan dos «*Moscas*», los de Sirvent y Pitarch.

Sirvent es un mocoso de Madrid, con dieciocho años de picardía; un soñador, como lo demuestra el hecho de que, cuando fue derribado, iba, según me ha dicho en el hospital, soñando. Sí; Sirvent iba soñando. Dentro de sus líneas, le pareció que lo más fácil era soñar. Un *Fiat* lo despertó y una ambulancia lo condujo al hospital casi carbonizado. ¿Combate? Ninguno; iba en vuelo horizontal.

Cuando salgo del hospital de Reus, me tengo que sonar las narices. Durante el regreso a Valls, pienso en lo fácil que es perder el contacto vital con la Humanidad. ¡Pobre chico! Es que las cosas tienen que pasar así. Es piloto de caza como podía ser poeta, no porque sea idóneo para el puesto. Ya antes nos había dejada perplejos con sus reacciones, y de no ser por las manos que tiene para volar, pues es sutil y elegante en el aire, posiblemente hubiera sido rebajado de vuelo, lo que tal vez hubiera sido mejor para él. Sirvent es un buen ejemplo de lo que constituye nuestro problema principal. Tenemos pilotos extremadamente valientes, como Pereiro. Hay otros que a su valentía unen intuición de mando, serenidad y un idealismo ingenuo. Son los que se equivocan y cambian sus vidas por un caza o un bombardero enemigos. Lo que no tenemos son soldados puros, especialistas de la guerra; los que hay no son ni cobardes ni temerarios; ni avaros de su existencia ni pródigos de sus vidas. Son hombres, raíz y savia de España. Sus cuarteles han sido sus hogares. Y quizá el amanecer por el que luchan no ilumine la patria castellana.

Esto me hace pensar la llaga viva que es ahora el cuerpo del pobrecillo Sirvent, sorprendido en su soñar despierto de adolescente.

Pitarch está en Reus; a él no le ha pasado nada. El aparato ha recibido impactos en la hélice y en las carenas de las ruedas.

5 de octubre. Estamos apostados en Valls, La cuarta está

escondida entre los almendros. Una caseta nos sirve de pequeño cuartel. De la pared cuelga un mapa a escala 1:500 000 del área del Ebro en la que se combate desde hace tres meses. Teléfono de campaña, una gran mesa y un par de sillones.

Arias comenta filosóficamente los acontecimientos. Su cara torcida y remendada, resultado de una parada de motor durante un despegue en Liria, en 1937, y su corta estatura le dan un aspecto de «malo» de película. Pero la realidad es muy otra. Las circunstancias y el cielo han hecho de Arias un gran piloto de caza, pero, en el fondo es un cura de pueblo.

—No sufras, Paco —me dice—; el destino de las personas está escrito con mano divina; además, ¿qué se puede hacer para remediar lo que está escrito?

Trata de consolarme por la muerte de Tébar, un novato que me derribaron ayer.

Salimos a un servicio de rutina, a proteger líneas. Al volver me falta un «punto». No pude darme cuenta de nada y me lo tuvo que explicar Cortizo, uno de la cuarta. Al volar sobre Ascó vio un aparato republicano que se dirigía a nuestras líneas, a 3000 metros de altitud, echando humo. Se le acercó, y Tébar le hizo señas de que el motor le rateaba. Lo acompañó unos minutos y, al momento de virar para regresar, se encontró de sopetón con cuatro *Me 109* que bajan a toda velocidad para cazarlos. Frente a ellos, abrió fuego con las cuatro máquinas sin apuntar a ninguno especialmente, más bien para causarles sorpresa y desviarlos de Tébar. Los alemanes lo pasaron y se echaron sobre Tébar. Entonces, Cortizo hizo medio tonel y picó hacia ellos, pero ya el «*Mosca*» de Tébar estaba incendiado. Las balas del gallego Cortizo alcanzaron a un alemán, que cayó en llamas cerca del pueblo de García. Los demás tomaron altitud y se alejaron hacia sus líneas. El «*Mosca*» cayó al Norte del río, cerca del alemán y casi al mismo tiempo. Pero el novato logró saltar en paracaídas. Al acercarse Cortizo en vuelo lento y a grandes círculos, vio que el paracaídas estaba incendiado. Cuando cayó a tierra, el cuerpo del infeliz piloto rebotó como una gran pelota.

—Son cosas del destino —quiere convencerme Arias.

A pesar de la enorme ventaja numérica que nos lleva el enemigo, le damos más de un dolor de cabeza, y la mejor prueba de ello son los bombardeos en masa que están desatando sobre

nuestros campos de caza. Hoy nos dieron una pasada tremenda. Tres escuadrillas de *He 111* (veintisiete aviones) nos deshicieron el campo de Valls. Alcanzamos a salir las dos escuadrillas y, después del combate, tuvimos que usar el de Pla de Cabra, mientras reparaban el nuestro. No derribamos un solo bimotor. Bajamos llenos de rabia ante nuestra impotencia. Es imposible atacarlos más de cerca; a veces tenemos que romper la trayectoria del caza para no chocar con ellos. Se irán acribillados, con los motores rotos, pero no caen incendiados como nuestros «*Katiuskas*».

Tenemos que hablar con Giménez para tratar de que nos pongan armamento de mayor calibre, si es que queremos hacerles algún daño a los bombarderos.

Se lo decimos al comandante. Atacarlos sin hacerles la menor mella es terriblemente desmoralizador. Es como esos sueños de pesadillas en que se le quiere pegar a algo que nos amenaza y sentimos que nuestros brazos son de trapo y nuestros puños como de humo.

El jefe de la Escuadra duda. No cree que se nos pueda equipar con más armamento. ¡Ya quisiera él tener suficientes aviones como los actuales! No cabe duda que nos es difícil defender nuestra tierra, nuestros ideales. El mundo exterior casi nos ha abandonado. Se puede decir que nos está ayudando a bien morir. ¡Ojalá no esté preparando también su muerte! No obstante, Giménez, el buen Giménez, el jefe de la Escuadra 11, le dirá al general Hidalgo de Cisneros, jefe de las Fuerzas Aéreas, que el armamento que tenemos en los cazas es débil; que así no podemos derribar los aviones que nos destruyen los puentes por donde nuestras tropas reciben refuerzos. Los puestos de vigía que tenemos para avisar los campos de la presencia de aviación enemiga, es otro punto a tratar.

Estos puestos son unas casetas elevadas, dentro de las cuales está un soldado de Transmisiones equipado con un aparato telefónico. Cuando el vigía más cercano a las líneas del frente los distingue, comunica en seguida al siguiente punto la cantidad y dirección del enemigo. Así, la llamada va llegando al campo amagado. El último puesto de guardia dista de éste unos quince kilómetros. Esta distancia es recorrida por los aviones en dos o tres minutos, tiempo insuficiente para que las patrullas de guardia tengan altitud de ataque. En consecuencia, sufrimos cuantiosas pérdidas en tierra y

durante los despegues. Muchas veces, el enemigo, advertido por su Servicio de Espionaje de la forma deficiente de nuestra información, nos amaga campos para levantar la caza, girando en dirección de otros aeródromos, haciendo lo mismo en éstos hasta que otros grupos de bombarderos nos van cogiendo desprevenidos en el momento de aterrizar.

El resultado es que, o rompemos los cazas al aterrizar entre agujeros de bombas, o, tratando de alcanzar campos más lejanos en buenas condiciones, se nos acaba el gas y tenemos que tornar tierra en prados y en carreteras. Ahora bien; tener avienes destacados continuamente en el aire es imposible, un lujo. Para nosotros, claro. Por lo tanto, el problema de la vigilancia aérea en la zona de los campos de caza es otro asunto importante que exponer al general Hidalgo.

Volamos sin oxígeno a cinco, seis y siete mil metros porque no hay quien nos equipe con aviones adecuados. Además, sin radio. Nos helamos a temperaturas de 30 y
40°
bajo cero.

9 de octubre. Cada vez que salimos al frente, los mecánicos nos desean suerte; bien que la necesitamos: en estos momentos, más que nunca. Alguna vez me hice la ilusión, mientras peleábamos con la espalda contra el mar, allá en el Norte, de que en otros frentes, sería distinto. La única diferencia es numérica: tanto ellos como nosotros somos muchos más; pero la desproporción no ha cambiado. Hoy, por ejemplo, mi escuadrilla, con seis aviones, salió a proteger una pequeña formación de «*Katiuskas*»; la sexta, de Meroño, con ocho «*Moscas*» nos acompañaba. Al llegar al frente nos esperaban como lobos hambrientos sesenta u ochenta cazas enemigos. La barrera de AA de los «fachas» me parecía un lujo innecesario. La tuvimos que atravesar; al hacerlo, una granada hizo estallar en pleno vuelo a un bombardero. Los demás lograron cumplir su misión y se retiraron, amparándose en el color del mar. Cuando la sexta los quiso seguir para protegerles, los *Fiat* se tiraron a cortarle el viaje. Al entrar en combate, vi las marcas de los *Fiat*, recién pintadas; relucían negras. Siempre que las veo me emociono. Nos tiramos sobre una

escuadrilla. Escogí la patrulla de la derecha; siempre lo hago así. Después del ataque prefiero salir hacia la derecha ya que el enemigo se distrae viendo a su jefe a la izquierda. Un avión enemigo —el jefe de patrulla— cayó ardiendo al Norte de Camposines. No lo vimos estrellarse; estábamos rodeados por los cazas enemigos.

Abajo, el frente ardía también. Al enderezar el vuelo, tres paracaídas bajaban silenciosamente en medio del bullir de las máquinas de guerra. Un *Fiat* pasó tan cerca de mi patrulla que instintivamente presioné hacia adelante la palanca de mando, y el polvo que se recoge en el fondo de la cabina me llegó a la cara, haciéndome estornudar y perder momentáneamente el hilo del combate.

Paredes se me adelantó y me hizo señas para que mirara hacia atrás. Un «*Mosca*» de Meroño era perseguido por un *Messerschmitt* a escasamente cien metros; pero a éste lo ametrallaba otro «*Mosca*» que más tarde he sabido que era Díaz, de la tercera. Este se apuntó la victoria: el monoplano alemán se incendió y pasó dando vueltas sin control, a una velocidad de vértigo, cerca de nosotros. Algunos de sus pedazos se estrellaron en nuestros cazas. El humo negro de la gasolina cruda llegó a mi garganta, haciéndome toser y llorar. La misma sensación que cuando tomé la primera copa de aguardiente, y, al toser, se me metió el alcohol por las narices.

El «*Mosca*» atacado voló a reunirse al resto de la escuadrilla de Meroño. Díaz, suavemente, se colocó en su lugar. Las balas disparadas por una veintena de *Fiat* no nos dejaron cambiar felicitaciones. Nos tiramos abajo desesperadamente; queríamos salvar la vida. Huimos. En vuelo rasante llegué al mar. Nadie nos seguía. En la zona de combate se distinguían aún los puntos blancos de los paracaídas silenciosos. Poco a poco, la tercera tomó cuerpo. Estaba entera. El día menos pensado será el final. El destino, como dice Arias.

10 de octubre. Temprano, hacemos un vuelo de rutina. Al regresar me espera la sorpresa de encontrar en el campo a Pitarch, con su carita de púber cortada en varios lugares. Tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso y las gafas de vuelo le hirieron los párpados al

chocar con la cabeza contra el marco del parabrisas. No me quiere contar detalladamente lo que le ha ocurrido, como si le diera vergüenza, pero Molina que está enterado de todo, se encarga de hacerlo. Volvía del frente el día de la pérdida de Sirvent y se encontraba ya en nuestras lineas, a 4000 metros de altitud, cuando el motor empezó a ratear. Perdía velocidad y tuvo que descender para mantenerla. No pudo llegar a Reus y buscó un sembradío donde aterrizar sin ruedas. Calculó bien la maniobra, se enfiló desde lejos, se persignó y, con gran pericia, logró meter el «*Mosca*» en un campo de escasamente 300 metros. No se hizo más heridas que aquéllas.

Estaba quitándose el paracaídas para aligerarse y salir a buscar en la carretera transporte o teléfono, cuando unos sonidos metálicos, seguidos de dos silbidos le hicieron pegarse a tierra. Disparos de *Mauser*. Detrás de los arbolillos, en uno de los linderos de aquel sembradío, apareció una pareja de soldados. Por la distancia no pudo distinguir si eran nuestros. Pitarch empezó a dudar del lugar en que se encontraba. Estaba seguro de que era terreno republicano, pero aquel recibimiento… Preparó la *Walter* y se hizo el muerto durante un buen tiempo; ya se estaba cansando de hacer ese incómodo papel, cuando oyó hablar en catalán. Los soldados se echaban la culpa, porque ya se habían dado cuenta de que el avión era nuestro. Pitarch echó a correr hacia ellos, y fue tanta su alegría que logró desvanecer la expresión de recelo y culpabilidad que tenían los soldados. Le dieron disculpas y en eso quedo todo. Habrá que enseñarles a distinguir. Pudieron haberlo matado.

Al releer lo que acabo de anotar, pienso que, ayer, Calvo estuvo a punto de matarse también.

Tuvo que hacer un aterrizaje forzoso, y estaba acongojado porque había matado a un burrito que pacía tranquilamente y, lo más doloroso, su «*Mosca*» estaba deshecho contra unos pequeños árboles donde rebotó después de pegarle al asno. Afortunadamente. Calvo está sano y salvo.

La guerra sigue endureciendo los rasgos físicos. Los rostros cambian día a día. Los corazones viven a ritmo acelerado, adelantándose en años a la meta de una pequeña carrera. De este modo, la juventud ha adquirido su máscara de guerra; ¿se la podrá

quitar al final de este carnaval sangriento? Porque ya será propia y se habrá enquistado en el alma. Será la expresión de su espíritu.

11 de octubre. Ayer conocí a uno de los ases de la Aviación enemiga, a Julio Salvador Benjumea.

Estaba yo ayudando a Rodríguez a tapar unos agujeros de bala que tenía el plano derecho de mi caza. Habíamos salido temprano al frente. Protegíamos una escuadrilla de «*Katiuskas*», cuando se presentaron los cazas alemanes. Entablamos combate con ellos y mi patrulla derribó uno. Además de los impactos en el ala, tenía dos cilindros agujereados. Llegué a Valls por milagro. Yo estaba debajo del ala cuando Rodríguez me dijo que algún jefe de categoría había llegado a la caseta de la Escuadra. Levanté la cabeza: un *Studebaker* con banderín en un costado estaba allí. Me imaginé que sería el general Hidalgo o Núñez Maza. Seguí trabajando. Alguien me llamó. Un coronel de las FARE, Hernández Frank, acompañaba a un hombre joven vestido con un mono azul. Me dijo que era un piloto de «enfrente», un as. No le entendí. Unicamente cuando Arias, desde lejos, rectificó diciendo «fachas», caí en la cuenta. No era lo que yo me había imaginado de los aviadores enemigos.

Según la propaganda de «enfrente», creí que éstos eran algo especial; pero Salvador me decepcionó.

De estatura mediana, regordete, con el pelo cortado casi al rape. De cara andaluza, moreno, de cejas pobladas, y con gran desparpajo. Dijo que lo habían derribado tres «*Ratas*». (Lo había derribado Meroño, el jefe de la sexta, el 3 de octubre. Además, se habían conseguido impactos en el avión de García Morato. En su libro titulado Guerra en el aire, Morato, as «nacional», cuenta una serie de aventuras, entre ellas una en la que narra que un novato de su mismo Grupo casi lo derriba. El «novato» fue Meroño).

Benjumea siguió restándole valor al hecho. Insinuó eran casi invencibles. Yo le dije que en realidad eran buenos pilotos, pero lo demás me sonaba a fantasía. Que ellos estaban acostumbrados a dormir al público y luego inyectarlo con lo que fuera. La conversación se llevó dentro de la mayor cortesía. Arias soltó de vez en cuando sus puyazos, pero sin tratar de herir al prisionero.

Este subió a mi «*Mosca*», se arrellanó en el asiento y disparó las

ametralladoras. Fue al sentir el trepidar del fuego de las cuatro armas escupiendo acero, cuando este piloto bajo de las alturas en que se hallaba. Estaba emocionado. Acariciaba mi caza y daba vueltas alrededor encerrado en un mutismo significativo. Al irse, sacaba la cabeza por la ventanilla del coche y miraba al «*Mosca*», para él «*Rata*».

Arias y yo hacemos comentarios. Trato de entender por qué nos matamos. Yo tengo amigos como este Salvador. Cuando Rodríguez me pregunta qué opino, no sé qué contestarle.

(Julio Salvador y Díaz-Benjumea fue libertado en febrero de 1939).

12 de octubre. Me encuentro dormitando en la cabina, cuando un lío de voces llama mi atención. Un «*Katiuska*» incendiado se acerca al campo de Valls. Trata de aterrizar con las ruedas metidas, para evitar el capotaje. El motor izquierdo falla. Nadie de los que, atónitos, miramos aquello, creemos que los infelices puedan alcanzar el campo. En efecto: como si una mano gigantesca los atrajese, desaparecen de nuestra vista. Intento correr en su dirección. De pronto, emergiendo lastimeramente entre los árboles, aparece el bombardero herido, y, en un esfuerzo agónico, se desploma en tierra arrastrando en su recorrido a un camión de puesta en marcha. Rebota levantando surtidores de polvo y escupiendo balas de sus tolvas como si fueran los dientes de un monstruo prehistórico, y, por último, se detiene. Durante un momento, todo el campo queda paralizado.

Al apagarse el fuego del animal de acero, se rompe el encantamiento. Cuando llegamos para ayudar, dos cuerpos se retuercen en tierra entre el fuego de sus ropas. Los hombres de blanco se hacen cargo de ellos. Otros se meten en el fuselaje para sacar el resto de los tripulantes heridos. El ametrallador de la torreta superior está muerto; el navegante tiene el brazo derecho desgajado por el hombro: y trata, en su agonía, de sostenerlo. El piloto yace en su puesto con la cabeza abierta de parietal a parietal. El «*Katiuska*» parece un gladiador vencido por la fatiga. Pocas veces he tenido la oportunidad de estar tan cerca de un bombardero amigo, de un «*Katiuska*», Me acerco a él. El fuego está vencido. Le

hablo de lo que los dos hemos visto allá arriba, porque estoy seguro en este momento de que me entenderá. Cuando la ambulancia de la tercera sale para el hospital con la carga completa, siento lástima por lo solo que se queda, con las alas y las entrañas rotas.

Poco después llega la cuarta con Arias, y, ansiosamente, cuento los aviones. Ocho… Falta uno. Me acerco al jefe, y, mientras le ayudo a quitarse el paracaídas, le pregunto qué ha pasado. Sudoroso y disgustado me contesta.

—Nada; que ha habido mala suerte, Paco. Primero la antiaérea, y, para colmo de males, nos han cogido los «*Messer*» casi de sorpresa, alcanzando, a las primeras de cambio, el mi «punto» derecho. Se tuvo que lanzar en paracaídas. Me repuse, y luego, con mejor posición, he tratado de entablar combate con ellos mientras allá abajo otro grupo de monoplanos se me coló para atacar a los «*Katiuskas*». Total; que cuando bajé, ya uno de ellos estaba ardiendo. Como verás no es hoy mi día. Ahí tienes al otro «*Katiuska*».

No puede proseguir y se mete a la chabola. No lo sigo por no verlo llorar. Miro al cielo.

¡Cuántos son los que no han nacido para esta guerra! Todos los que necesitan sentir que se les trate con justicia, los que piensan demasiado en nuestra inferioridad, en las condiciones tan desventajosas en que peleamos. Como el comandante Giménez, que va por el campo como si sobre sus espaldas pesaran los días infaustos, los aviones incendiados, los pilotos muertos. Cuando da órdenes nos mira como disculpándose.

Le pregunto si nos van a poner más armamento, si vamos a recibir más material. El general Hidalgo le ha confesado que los franceses apenas dejan pasar los aviones que están en la frontera. La situación internacional es muy inestable y los rusos no se atreven a mandar los barcos por el Mediterráneo, por lo que les ha ocurrido a dos de ellos en el Sur de Italia, donde submarinos «desconocidos» los hundieron.

Las escisiones en nuestro propio Gobierno hacen aún más difícil la adquisición de material de guerra.

13 de octubre. Me ordenan salir a proteger a una escuadrilla de

«*Katiuskas*». Iremos solos. Nunca antes lo había hecho. Reúno a los pilotos en la chabola y, frente a un gran mapa de la región del Ebro, planeamos la acción. Mi patrulla irá con Montilla y Calvo encima de los bombarderos. Paredes, a mi derecha y arriba, distanciado, para que se pueda mover de un lado a otro cuando haga falta; lo acompañarán Pallarés y Pastor. Beltrán irá solo, moviéndose mucho para avisar a Paredes inmediatamente que vea al enemigo. Salimos al campo siete cazas. Me siento contento. Lo de antes ha sido, hasta cierto punto, labor de conjunto. Ahora me probaré realmente como Jefe de escuadrilla. Iré solo.

Subimos a los cazas. Los «*Katiuskas*» no tardarán. Las miradas de los seis pilotos de la tercera están fijas en la hélice de mi «*Mosca*». Los chóferes de las puestas en marcha fijan su vista en dirección de la Escuadra. De pronto, alguien se mueve en la puerta de la caseta. ¡Cohete! Antes de que la estela blanca haya alcanzado su cima, la hélice del 193 está girando. Sigo con la vista la bengala que cae en tranquila parábola a tierra. Caliento el motor, pruebo los magnetos, las ametralladoras, y, levantando la cola del caza, suelto los frenos para salir como disparado por una catapulta hacia adelante.

En el aire, viro a la izquierda. Montilla y Calvo forman en su sitio. La patrulla de Paredes, a mi derecha, y Beltrán, dándose gusto solo. Desencadenado, hace de vigía. Los bombarderos son seis. Su objetivo, Gandesa. Pasamos la barrera de los antiaéreos sin deshacer la formación. Los «*Katiuskas*» sueltan su carga de muerte. Viran majestuosamente y, picando hacia el mar, toman rumbo Norte. Voy a tirarme a ametrallar Gandesa, cuando Paredes se me adelanta; luego, Beltrán. Los dos me señalan hacia atrás. Los morros inconfundibles de los *Me 109* están en nuestra cola. Las trazadoras, como telarañas, tratan de enredarnos. Siento golpes en el «muñeco» protector de mi caza. Estoy solo; no hay en el aire del Ebro más caza republicana que mi escuadrilla. Paredes vira para interceptarlos. Beltrán se queda detrás de mí; los «*Katiuskas*» están lejos, sin peligro. Viro profundamente, y la fuerza centrífuga me entierra en el asiento. Dos monoplanos alemanes me pasan por encima, Veo las aspas dibujadas en la parte baja de sus planos. Al terminar el viraje, sigo a Paredes, Ahora, los bandidos están al frente. Aprieto el gatillo. Un monoplano aguanta hasta que los dos, él y yo, viramos a la derecha. Pasamos a escasos metros uno del

otro. Siento el torbellino de su hélice. Beltrán, nerviosamente, me indica un lugar donde los perros de presa alemanes acosan a Paredes. El saguntino vira y vira cada vez con radio más pequeño. Los alemanes no se meten al circulo mortal. Formados en ala, les caemos de sorpresa. Damos una pasada, y, mientras tratan de enterarse de lo que ha sucedido, los tenemos otra vez de frente; Paredes está a salvo. No obstante, dos de ellos logran ponerse en la cola de mi patrulla. Nos disparan, pero sin puntería. Intento virar para darles el morro, pero Beltrán, bajando como exhalación frente a ellos, los rocía de balas, ahuyentándolos. Buscamos. Un caza alemán se retira tocado; una estela de humo blanco lo delata. Dos más lo acompañan buscando alcanzar sus líneas. Nos tiramos Paredes y yo tras de ellos. Al dispararles se me encasquillan las ametralladoras. Angustiosamente se lo hago saber al saguntino. Se adelanta, y, desafiando el fuego de los acompañantes, remata al germano.

El piloto salta en paracaídas. Los otros dos le rodean. En una amplia pescadilla nos vamos retirando del frente. El resto de los cazas alemanes se eleva a sus alturas. Una vez pasado el Ebro, en vuelo rasante, nos confundimos con el verde de los árboles.

Me falta Pastor, que tuvo que aterrizar en Salou. Los de los bombarderos nos mandan felicitar. Estoy que reviento de gusto. No dirán que hice una salida desairada.

Pastor llega al atardecer. Le han perforado el depósito de aceite y tuvo que rezar con fe para escapar ileso y llegar planeando a Salou. Aterrizar en aquel pequeño campo era ya una proeza. Y con el motor parado…

«Pastoret», como yo le llamo, es valenciano. De estatura mediana, más bien bajo, pecosillo. El color de su escaso pelo es como el de la panoja. Es el tipo clásico del «empollón», con un corazón amplio. Otro de los que la guerra agobia. La cree innecesaria existiendo la razón, la palabra, la cultura. Dispara las ametralladoras «cerrando los ojos». Más de una vez he tratado de persuadirle para que se vaya a la retaguardia. Nunca acepta. Vuela bien y es valiente a su manera. Nada le asusta tanto como matar.

Mientras la guerra en el frente aéreo es así, la acción en tierra es brutal. Al parecer, no existe en el Alto Mando republicano ningún plan determinado. Unicamente sabemos que hay que resistir. Los

soldados, en el Ebro, ya lo saben. Resistir, ahora más que nunca. ¿Para qué? ¿Será que con la resistencia de los soldados en los frentes de España despertará el mundo de su sueño ingrato? ¿Habrá algo detrás de la palabra resistir?

También puede ser que tengamos que resistir para reagrupar fuerzas. Esto es lo que domina en la conciencia de todos nosotros. Creemos en nuestros hombres, en nuestros hombres políticos. Por eso resistimos; por eso la lucha se ha vuelto salvaje, brutal. El soldado sigue en pie, sin relevo, extenuado, aterido de frío, aterrorizado por tanta metralla. Sin embargo, sigue en pie. Hay que resistir. Así se ha dicho. Es la orden.

Día… En días pasados tuvimos asueto. El mal tiempo nos dejó en tierra y el Mando de la Escuadra creyó oportuno liberarnos. Entre tanto, los mecánicos trataban de engrosar las dotaciones de las escuadrillas.

Recorrí en automóvil y en compañía de Paredes y Beltrán toda la Costa Brava. Desde Tarragona hasta Torroella de Mongrí. La tranquilidad de los pueblos donde he estado, la bondad de sus habitantes, la belleza natural que los rodeaba, me hacen sentir más aferrado a este suelo. El mar, como allá en el Norte, tomó vida, Los acantilados me hablaron, sus arenas finas se me escapan entre los dedos. La lluvia, en algunos lugares, daba majestuosidad al horizonte. Los pueblitos parecían moradas de gnomos.

Pienso en España.

16 de octubre. Mi escuadrilla ha salido a protección de líneas. Cansados de buscar por debajo de aquel nublado de altoestratos, subimos a las cúspides y nos encontramos a 6000 metros con una vista casi increíble. Un mar de algodón se extiende debajo de nuestras alas. El azul del cielo cambia desde el verdoso del mar hasta el cobalto, en las alturas del Este. La visibilidad es infinita.

Es tiempo de regresar. Hemos estado en la zona cerca de una hora y treinta minutos, y aunque no se ha forzado el régimen de los motores, la gasolina nos faltará en caso de un combate. Voy a descender para dar la última pasada por el frente y ametrallar algo,

cuando, al pasar encima de unos claros bastante grandes, descubrimos, a escasamente quinientos metros debajo de nosotros, a nueve *Fiat* formados en perfecta cuña de patrullas. Estos se deslizan debajo del nublado, y los claros nos permiten ver la movilidad de los pilotos en los biplanos enemigos. Las rayas negras, encima de sus planos superiores, sobresalen del camuflaje verdoso a manchas. Las cabezas de los italianos se mueven de un lado a otro presintiendo algo. Vuelvo la mirada hacia Paredes y le hago entender que se quede con el resto de la escuadrilla mientras mi patrulla baja a hacerles una visita a los intrusos. Montilla y Calvo se juntan a mi caza 193, y, como un solo avión con doce ametralladoras, caemos sigilosamente detrás de la formación enemiga. A la segunda ráfaga cae en medio tonel el «punto» derecho de la patrulla derecha. El piloto cuelga con medio cuerpo fuera de la cabina. Tal vez la fuerza centrifuga lo arrojará de su féretro. Con el mismo sigilo que bajamos, subimos a observar la reacción y echar una mirada alrededor. Todo sigue igual. Con las mismas señales bajamos otra vez. Dirigimos el fuego al jefe de la patrulla derecha. Al ver y sentir las trazadoras, el piloto vuelve la cabeza unos segundos; trata de avisar a los demás, pero su avión ya no responde. Inicia una caída pronunciada que se convierte en una barrena. Los demás *Fiat*, que por fin se han enterado, pican hacia sus líneas.

¡Dos *Fiat* en menos de cinco minutos! Cuando atacamos a la formación en huida con toda la tercera, nos sale al paso una patrulla de *Fiat* *BR-20*, nuevos bimotores de bombardeo italianos, a los que damos una pasada de frente, y, cuando los *Fiat* *CR-32* que los protegen empiezan a caer sobre nosotros, regresamos a nuestras líneas. La gasolina se agota. Una subida pronunciada después de haber picado a fondo, y dejamos a los *Fiat* atrás. Al llegar al campo, Rodríguez, como siempre, me pregunta cómo ha estado el servicio. Al contárselo, no puede disimular su alegría. Giménez, al enterarse, me felicita con cierta tristeza. Para él todos son hijos de Dios.

17 de octubre. Paredes, Beltrán, Sirvent y yo hemos sido ascendidos a tenientes. Así lo dice el Diario Oficial del 16. Me es igual. Los galones, en la guerra, solamente sirven para aumentar las fatigas; antes, con ser sargentos, ya teníamos bastante. En vista de todo esto no lo celebramos. Bravo y Arias son capitanes. El Gobierno empieza a fabricar medallas: la del Valor, la del Cumplimiento del Deber, la Medalla de la República, etc. Digo que me es igual, que no me importa ascender. ¿O será que las medallas de los apaleados no valen nada? No sé; pero si se nos mete en la cabeza este sentimiento estaremos aviados.

Ayer, mientras comentaba con Paredes nuestro ascenso, oíamos Radio Salamanca: «Nuestra gloriosa Aviación, en un día más de lucha contra las hordas comunistas (masónicas, etc.), ha derribado, en combates sostenidos sobre el río Ebro, catorce aviones de los rojos. Todos nuestros aviones regresaron a sus bases sin novedad».

No quedamos mirando Paredes y yo, y, riendo, nos metimos en la cama. A ese paso, nuestros proveedores nos van a deber aviones. Desgraciadamente para nosotros, los alemanes e italianos no cejan en su desproporcionada ayuda a Franco. Eso, más que nada, es lo que nos lastima; la propaganda se acallaría con metralla, si la tuviéramos.

18 de octubre. Una zona de baja presión atmosférica se abate sobre toda la costa de Levante. Los vuelos al frente son esporádicos. Unicamente patrullas de caza salimos a hostigar las líneas enemigas. La mayoría de las veces tenemos que regresar al vernos envueltos por trombas de agua y nieve. Muchas veces aterrizamos en otros campos al perder el vuelo de contacto hacia los nuestros. Giménez sufre. Arias ha querido subir sobre la masa gris y fría. No ha conseguido nada. Pasó un terrible susto cuando, dentro de aquellas olas aéreas se le embarrenó el «*Mosca*». Desde 6000 metros bajó a una velocidad vertiginosa. A los dos mil, rezó; a los mil, intentó abrir la puerta para tirarse en paracaídas. La puerta no cedió. Volvió a rezar. Su anemómetro marcaba cerca de ochocientos kilómetros por hora. El
I-16
vibraba. La luz del sol le hizo enderezar el «*Mosca*». Aterrizó en

Vendrell, temblando como un anciano.

Los campos están inservibles. Al aterrizar, los aviones patinan sobre la superficie lodosa; los frenos son inútiles. Dos «*Moscas*» chocan en tierra, se incendian. Las operaciones aéreas deben ser suspendidas. En la forma en que estamos operando nos quedamos sin nada. No obstante, nuestro frente es bombardeado. Los aviones enemigos salen y entran en él a su gusto. Sus aeródromos, metidos en el Oeste, están secos. Entre Flix y Benifallet todo es carne republicana. Nosotros no podemos desperdiciar la metralla. Aun sabiendo que el Sur de Gandesa es terreno enemigo tenemos que apuntar; y apuntar bien. Los cazas alemanes en La Cenia están tranquilos; el agua los inunda. Ojalá que ni con flotadores puedan sus aviones salir de allí.

23 de octubre. Úcar, piloto novato, forma a mi derecha. Vamos los dos solos al frente. El agua nos impide ver cinco kilómetros adelante. El temporal sigue con intensidad, Vamos a examinar los puentes tendidos al Sur de Mora la Nueva. Los puestos de vigía del Ejército han sido destrozados por la artillería enemiga, y el Alto Mando quiere saber cómo se ven desde el aire. Claro que tiene que ser en vuelo bajo, bajísimo. Raseamos las copas de los almendros. En Falset sigo la carretera; por ella llego a Mora. Volamos entre una llovizna pertinaz, molesta, pero que al mismo tiempo nos cobija. Yo me siento seguro. La caza enemiga no está en el aire. Pero la AA nos trata mal. No hacemos más que asomarnos al pasar al otro lado del Ebro, cuando las máquinas ligeras enemigas nos erizan de acero el camino. Veo los puentes: están demolidos. La parte central de ellos, desgajada de las cabezas, lucha contra la gran riada para sostenerse en las márgenes. El Ebro baja enrojecido. El lodo parece sangre. Úcar me pasa peligrosamente sobre la cabeza, y le hago señas. «¡Apártate, maldito! Me vas a matar». De regreso pasamos por Tarragona. Tenemos frío. Las gafas de vuelo, salpicadas por el agua, me impiden ver adelante, y, si saco la cabeza, siento las gotas de agua y nieve fina chocar contra mi cara como agudos picotazos de alfileres. De Tarragona a Valls llegamos en un periquete. El campo es una laguna. Cuando despegamos estaba más o menos seco; ahora, el aterrizaje será peligroso. Nos vamos a Vendrell: está igual o peor.

Más al Norte, hacia Monjes, campo de «*Chatos*», aclaraba un poco. Me decido. Al llegar, una pasada en vuelo bajo; parece estar en condiciones. Alguien sale de la caseta y tira un bote de humo. Aterrizamos.

Pasamos la noche en compañía de los pilotos. Muchos de ellos han estado conmigo en la URSS. haciendo el curso. Están gozando de la tranquilidad que les brinda la Naturaleza. Cuando les dije que veníamos del frente se asustaron. Entre estos chiquillos se nota la ansiedad por vivir aprisa. Quieren encerrar en un frasco todas las emociones. Abrirlo y aspirar. Pocos creen en la derrota y no les importa morir. Siento placer al oírlos hablar de nuestros soldados, No están solos. Ellos, como yo, tienen fe.

28 de octubre. Esta mañana volamos cerca de cien cazas republicanos sobre el cielo de Barcelona. La República ha cumplido lo prometido en la Sociedad de las Naciones, y despide, con todos los honores, a los que han brindado su sangre por un ideal. Las Brigadas Internacionales salen de España. Mermadas, heridos los hombres. Muchos de ellos dejan atrás su espíritu. Sólo los cuerpos caminan. Es impresionante ver en el cielo de España a la aviación de caza unida. Bajo ella, hombres de distintas nacionalidades levantan las cabezas. Nos dicen adiós.

Sin querer remediarlo los ojos se me humedecen. Un ardor extraño me recorre las narices. Me sueno. El cuerpo se me eriza. Pienso en noviembre del 36 en Madrid, en las barricadas. Después de toda la amargura. ¡Qué historia más bella! Ellos. los que se van, forman parte de ella.

En un resquicio de mi mente está el frente activo, el Ebro. Los soldados están solos. Tenemos que regresar. Bravo pasa por delante de la tercera y nos hace señas de que regresemos.

En la tarde vamos al frente a nuestro sitio. Allá abajo, otros soldados nos saludan. Pero ellos no se irán. Están pegados a las piedras de la sierra de Caballs, de Fatarella, de Venta de Camposines.

Continúan escribiendo una bella historia con sus actos.

Al regresar al campo, muerto de frío, pienso en ellos. Rodriguez me nota helado.

El temporal ha dejado los campos mojados y el aire húmedo. La temperatura, a la altitud en que volamos, de cinco a seis mil metros, es de 30 a 40° bajo cero. El frío resulta aliado de los «fachas». Nos maniata. Las manos torpes no me ayudan ni para orinar. La barbilla, tiesa por el frío, no me permite articular palabra.

29 de octubre. Arias no me puede ocultar su descontento, como muchos otros. El destino de que habla comienza a pesarle demasiado. Desde que se ha enterado de que a los «*Moscas*» no se les podrá aumentar el armamento, todo se le va en despotricar.

—¡Sin «él», no se puede derribar un bombardero ni pegándole al piloto un tiro en la cabeza! ¡Ya lo han visto! ¿No? Entonces, ¿qué esperan?

Comienzan a obsesionarnos los bombarderos enemigos. Y es natural. Si un *Me 109* cae incendiado con un par de ráfagas de balas de 7,62 y un *Fiat* igual, ¿por qué los *Heinkel 111*, los *Dornier 17*, los *Junkers* y los *Savoia*, a pesar de que se les acribilla a cincuenta metros de distancia, no caen o se incendian? Pensamos que el blindaje de éstos es descomunal. Todos estarnos de acuerdo en que en los tiempos de Sagunto, cuando la gran ofensiva del Este y de Valencia, se le derribaban al enemigo más bombarderos que ahora. Nunca antes se les había atacado tan de cerca. Ni nuestros aviones de caza tenían, como ahora, cuatro ametralladoras. En estos días, el enemigo regresa a sus campos con las tripulaciones heridas, con los aviones materialmente deshechos. Pero regresa. Antes se quedaban en el frente. Necesitamos a toda costa que en los cazas se aumente el armamento, mas esto parece una utopía.

Mientras tanto, el enemigo recaptura Corbera. Reagrupa y aumenta sus fuerzas para lanzar el ataque contra la sierra de Caballs. Los combates en tierra son tremendos.

30 de octubre. Volamos sobre Pinell, cuando aparecen en

formación compacta y al frente de la tercera dos escuadrillas de *Fiat*. El sol a nuestra espalda y la altitud que llevamos es un factor ideal para caer sobre ellos. Vienen de sus lineas. No pueden descubrirnos. Las dos velocidades sumadas son enormes; en un instante los tenemos debajo. Los veinticuatro biplanos abren la formación. Una escuadrilla vira a la derecha y la otra hacia la izquierda. La sexta, de Meroño, se distingue en la distancia combatiendo contra los *Me 109* que le ha bajado la cuarta, de Arias. Rápidamente nos lanzamos contra la escuadrilla que vira hacia el mar. Al acercarnos por la cola, descubrimos al frente y arriba tres escuadrillas más de *Fiat*. Estos son, a no dudar, italianos. Dirijo el ataque al jefe de escuadrilla, al mismo tiempo que Paredes me guarda la cola. Montilla y Calvo vienen pegados al 193. Los *Fiat* se dan cuenta del ataque y se ciñen en un viraje. Los pasamos como bólidos, disparando las ametralladoras. Volvemos a la carga de frente. Vamos acercándonos unos a otros a una velocidad conjunta de mil kilómetros por hora. Nadie se mueve horizontalmente. Los cañonazos de los Fiat golpean en los motores de los «*Moscas*». Los parabrisas saltan en pedazos. Yo siento como si hubiera perdido el dominio de mis actos, y mis dedos están pegados a las ametralladoras. El olor a pólvora me ha enardecido. La nariz del *Fiat* que tenía en el colimador se agranda, se agranda. Veo cómo las trazadoras se hunden en su cuerpo. Lo tengo enfrente de mí, inmenso, escupiendo fuego. Espero, y él también. Huelo la sangre, siento el choque, pienso en la muerte, la veo. Un instante después, el vacío…

… … … … … … … … … …

Unos golpes fortísimos en el «muñeco» protector de la espalda me hacen recobrar el sentido. Vuelvo la cabeza rápidamente, y distingo a un *Fiat* que me dispara a escasamente cincuenta metros. Pico la vertical y atravieso un nublado. Debajo de él me sigue el biplano, pero mi velocidad ha aumentado. Tiro de la palanca, y el 193, como un pedazo de madera, salta sobre aquel mar de espuma y se posa en el techo. Miro a mi rededor. Estamos solos mi caza y yo.

Su nariz chorrea sangre negra; tiene las alas destrozadas, pero no me ha fallado; una vez más me puso a salvo.

Atravieso de nuevo la capa de estratos y bajo al escenario de la muerte. Un *Fiat* ataca a un «*Mosca*» que se retira a sus líneas. Le doy una pasada de costado, lo sigo y suelta su presa. Me acerco más y más, y le disparo dos ráfagas largas. Una bola de fuego me envuelve. Tengo que encabritar bruscamente el «*Mosca*» para no chocar contra él. El piloto salta en paracaídas. Me uno al «*Mosca*» tocado. Toda la parte derecha del fuselaje la lleva empapada de aceite. Parte del capó la tiene desprendida. Al piloto le hago señas de que se vaya. Me acerco más y veo la palidez de su rostro. Va mal herido. Le indico que me siga. Sanz, de la tercera, se nos une. Lo acompañamos hasta el mar, cerca de Salou. Puede aterrizar en la playa y la gente corre hacia el aparato. Quiero regresar al frente pero mi caza empieza a ratear. Le falta aceite; la presión empieza a bajar. Hago altitud poco a poco. Cuando estoy en la vertical de Reus me asalta la duda. ¿Debo quedarme aquí o seguir a Valls? Opto por seguir. Cerca del campo se para el motor. Sanz, a mi derecha, me observa fijamente. El ángulo que le tengo que dar al «*Mosca*» para sustentarlo es tremendo. Pierdo altitud, y el campo se aleja, se aleja. Pienso tirarme en un sembradío pero me da vergüenza. Tengo que llegar, y llegar bien. Soy jefe de escuadrilla. Sanz no me quita la vista. Cuando tengo la seguridad de llegar, vuelve la duda a mí. ¿Debo aterrizar con las ruedas metidas? ¡Así debe ser! Pero rompería el avión, ¿y si saco el tren de aterrizaje y capoto? Se rompería más y, posiblemente, yo saldría mal herido. Viro suavemente. El silbido del aire me acompaña. Saco las ruedas, paso el lindero del campo muy alto. Pico al «*Mosca*», lo nivelo y empiezo a flotar. Los árboles, enfrente, se agrandan. A la fuerza hago contacto con la tierra; meto los frenos, la palanca atrás, contra mi pecho. El «*Mosca*», veloz, se dirige a los árboles. Suelto un freno, el izquierdo, y, dócilmente, inicia el caza la vuelta a la derecha. Se detiene a pocos metros de la caseta de la Escuadra.

Cuando el comandante Giménez se acerca, lo primero que le pido es un vaso de vino. Me trae una bota, y, sin decir palabra, doy un buen trago. Rodríguez examina el daño. Salto de la cabina. Como allá en Llanes, las piernas me tiemblan.

31 de octubre. Desde muy temprano, el teléfono de la Escuadra no ha dejado de sonar. El Alto Mando del Ejército de Tierra pide con angustia aviones para ayudar a sostener las posiciones en la sierra de Caballs. Son posiciones que, de perderse, permitirían al enemigo copar parte del V Cuerpo de Ejército.

Salimos a patrullar dos escuadrillas de «*Moscas*». La sexta, con Meroño, y la mía. No hay nadie; está amaneciendo. Regresamos al campo y, tranquilos, desayunamos.

El teléfono aúlla nuevamente. Tiene que salir toda nuestra caza al frente. Ahora sí llegan los «fachas». Pinell, Miravet y Benisanet están siendo calcinadas.

Cincuenta monoplanos nos reunimos sobre Valls. Abajo, dos escuadrillas de «*Chatos*» completan el cuadro. Es imponente. Siento una enorme confianza. Mi pensamiento retrocede al frente del Norte, a los amargos días de principios de octubre, apenas un año antes, cuando salía la caza de la República con sólo dos aviones. Volvía a ver los rostros de Frutos, Huerta, Panadero, Toquero, lucientes como la llama de una rama de olivo; la memoria me trajo el recuerdo de Eloy, para mí el incomparable. ¡Qué no hubiera dado para que pudiera gozar del espectáculo que ofrecen estos ochenta cazas!

Unas llamaradas frente a nosotros me devuelven del ensueño a la realidad. Los antiaéreos tienden una cortina de acero. La cuarta, con Arias, se confunde con los cirros en las alturas; las estelas de los escapes son senderos entre los claros de aquellos hielos.

Pasada la vertical del Ebro, la AA cesa. Estamos en la zona de combate. Los cazas enemigos, que vuelan encima de cuarenta bombarderos que se dirigen a Benifallet, nos ven. Los bimotores siguen imperturbables su recorrido. De pronto, como puestos en acción por una mano omnipotente, los pequeños cazas empiezan la tarea de matar. La segunda, de Pereiro, y la séptima, de Cano, se lían con los *Fiat* de protección; La sexta, de Meroño, ataca a los bombarderos, y la mía, sobre las hipotéticas posiciones del V Cuerpo, trata de impedir que los bombarderos las castiguen. La metralla de cerca de trescientos aviones envuelve la pequeña zona del Ebro. Las ráfagas de las ametralladoras dibujan en el cielo azul una inmensa madeja de oro y blanco. Los paracaídas semejan grotescos adornos brillantes pendiendo del cielo. Esporádicas

explosiones y estelas luminosas rematan aquel cuadro alucinante.

Los grandes bombarderos, al ver que nova a ser nada fácil llegar al objetivo, parsimoniosamente optan por iniciar el ataque de otra manera. Viran a la izquierda, pero siempre con la sexta encima de ellos. Están cosiéndolos a tiros. Los *Fiat* españoles acuden en su auxilio. No menos de treinta se descuelgan a por la sexta. Los ocho «*Moscas*» de Meroño, después de haber abierto la formación de *Heinkel* y *Savoia*, tratan de defenderse de la avalancha. Cano, al ver que Meroño es atacado, se lanza en su defensa. Yo ataco a los bimotores que, en un gran giro, pasan del mar a la tierra. Es tal la confusión, que los dos bandos disparamos más sobre masas que sobre aviones. Nadie observa las reglas; somos como abejas tratando de meterse al mismo tiempo a la colmena. El mayor peligro es chocar.

Nuestro ataque consigue evitar el bombardeo y dispersa a los bimotores, que se alejan hacia sus líneas desorganizadamente. Quedamos solos los cazas: *Fiat*, «*Chatos*», «*Moscas*». Arias, allá arriba, también teje su madeja. De vez en cuando, un monoplano alemán cae por nuestra zona, y los «*Moscas*» nos tiramos por él. Veo un *Heinkel 111* rezagado, va tocado. El motor derecho lanza humaredas negras. Nos tiramos por él Calvo, Montilla y yo. A la altura de Bot, arde. Uno a uno, los tripulantes lo abandonan. Allá en las alturas, un «*Mosca*» está siendo cazado por un *Me l09*. El
I-16
parece hipnotizado. El caza alemán está a escasamente cincuenta metros de él. Pienso en Arias. La altitud es de 6000 metros: tiene que ser un piloto de su escuadrilla. De pronto, el «*Mosca*» se incendia. El diminuto caza, al caer, deja tras de sí una gran parábola grabada en fuego en el cielo azul. Sigo el núcleo del cometa de guerra hasta que hace contacto cerca del Ebro. A pesar de la altitud, noto lo tremendo de la explosión. El piloto pende del hongo salvador. Un *Me 109* lo ronda; pero, al acercarnos los tres «*Moscas*», toma altitud; desde ahí nos vigila. El piloto del «*Mosca*» agita los brazos saludándonos. Después de un buen rato, toca tierra en nuestro terreno.

El frente se queda solo. Grupos pequeños de aviones toman diferentes rumbos. Me uno a los que se dirigen al Norte.

Durante el servicio de hoy, la fe se aferró a mí. Les hemos

demostrado a los fascistas que la única superioridad sobre nosotros es numérica. Hoy, que no la tuvieron como acostumbran, no hicieron un papel decoroso. No podrán presumir.

Las noticias facciosas de esta noche tratan de engañar una vez más al mundo: «Veinte cazas de los rojos han sido abatidos. Todos los nuestros regresaron a sus bases sin novedad…»[14]

Nos faltan cuatro «*Moscas*» y dos «*Chatos*». De los pilotos, únicamente Beltrán, de la tercera, no aparece. Al meterme en la cama estoy triste. Es tarde. Paredes, el paisano del saguntino, no dice nada.

NOVIEMBRE

1 DE NOVIEMBRE. Al llegar al campo me llama el comandante Giménez. Ahí está Arias. Nos felicita al madrileño y a mí. Ayer se han evitado dos bombardeos y se le han causado cuantiosas pérdidas al enemigo. Aparte de dos bimotores, una decena de *Fiat* han mordido el polvo. Arias se apuntó además un par de victorias sobre los alemanes.

Beltrán está en el hospital. El piloto del «*Mosca*» que habíamos protegido durante su descenso en paracaídas es él. Tiene quemaduras terribles y rota la pierna derecha. Me tocará escribir a sus padres, pero no tendré que consolarlos por la muerte del muchacho. Podrán, allá en la barraca, cuidar al hijo de sus entrañas, mimarlo. Quemado, cojo, pero podrán verlo; le hablarán, y él les contestará. Estará vivo. Para mí, todo es preferible antes que escribirles, que confesarles que su hijo querido ha muerto gloriosamente en una acción de guerra en el frente.

El enemigo consigue perforar nuestras líneas por el lugar menos esperado. Por lo abrupto e intrincado del terreno, parece casi imposible realizar una operación ofensiva, sobre todo si pensamos que la que sostienen en el sector de Camposines está siendo coronada por el éxito, gracias a sus continuos bombardeos de aviones y artillería y, claro, a nuestra falta de pertrechos. Son rotas las posiciones del flanco izquierdo del frente; la motorizada italiana y las Banderas del Tercio, traídas de otros frentes, se lanzan hacia la vertiente de Levante. El Alto Mando republicano ordena el

repliegue en todo ese sector.

Hoy comenzamos desde el amanecer. A primera hora hacemos dos salidas a proteger la retirada de la zona de Pinell. La sierra de Caballs arde. Arde más que ninguna linea del, frente. La artillería está destrozando posiciones que tres meses antes conquistó el V Cuerpo de Ejército, al mando de Líster. La caza enemiga no se aparta del lugar ni para llenar los tanques de gasolina. Al menos eso es lo que nos parece a nosotros, que hoy no hemos podido ver el frente libre de aviones enemigos ni una sola vez. Nuestros «*Moscas*» regresan seriamente tocados. Meroño perdió esta mañana un «*Mosca*» que estalló en el aire. El piloto cayó con el caza envuelto en llamas. Nos están haciendo sentir toda su fuerza.

Al regresar del último servicio, la orden que me temía desde hace tiempo, ha llegado. Debemos rehuir el combate con los cazas enemigos. La situación en el frente del Ebro y la imposibilidad de adquirir material en el extranjero así lo exigen. Solamente atacar a los bombarderos. Contra los cazas, combatiremos cuando sea inevitable o nos lo ordenen expresamente, Lo peor de todo es la influencia desmoralizadora de una medida así. Es la jugada sabia de un partido casi perdido.

Estamos igual que en aquella «isla» del Norte, en Asturias; como hemos estado siempre, rogando por aviones, por ametralladoras, por tanques, por sonrisas en la Cámara de los Comunes, por un saludo a nuestro embajador. Con la espalda contra la pared, y con el ánimo para pelear, intacto.

2 de noviembre. El golpe de hoy ha sido mucho más cerca…

Dormí solo en mi cuarto. La cama de Paredes estaba vacía. Hoy lo derribaron. Se desplomó en las montañas, cerca del pueblito de García. Unos campesinos recogieron su cuerpo, y un auto del Ejército de Tierra lo llevó al hospital. Tiene la base del cráneo fracturada. Le efectuaron tina operación delicadísima. ¡Dios quiera que se salve!

El combate fue tremendo. Tratamos de cumplir las órdenes del Alto Mando: rehuir el combate con la caza. Pero eso no es fácil. Estábamos protegiendo la zona entre Pinell y Camposines cuando se presentaron dos escuadrillas de *Fiat*. Nos retiramos para ver si iban

a proteger alguna operación de bombardeo o ametrallar las líneas. Envalentonados por nuestra actitud, nos siguieron. Vimos que detrás de ellos venían no menos de tres escuadrillas de bombarderos que, en vuelo pesado y seguro, se dirigían hacia nuestra zona de vigilancia; arriba de ellos estaban los *Fiat* italianos y, más alto, los *Me 109*. Veinticuatro «*Moscas*» —la tercera y la sexta—, tendríamos que hacer frente a aquella avalancha.

Sin pensarlo mucho me tiré contra los bimotores. Al pasar debajo de la sombrilla protectora de *Fiat*, nos vimos envueltos por trazadoras. La jauría estaba furiosa: el repaso del otro día les había dolido. Las escuadrillas de bombarderos se colaban, una tras otra, entre la protección que representábamos nosotros. Los cazas de todas las patrullas enemigas querían participar en la carnicería del día. Todos querían volver a su campo y alardear de haber derribado un «*Rata*» de los rojos. Formados en ala y despreciando el ataque de los *Fiat*, atacamos a una escuadrilla de *He 111*. Al disparar, nuestras trazadoras se confundieron con las que nos disparaban los *Me 109*. Los morros de éstos estaban cerca de nuestras colas. La nariz de un bombardero voló por los aires al recibir un impacto directo de su propia AA. Nos aprovechamos del desconcierto que esto les causó y atacamos decididos a los bimotores, los cuales abrieron la formación. La primera patrulla a mi mando logró meterse entre los aviones alemanes y, escudándonos con sus propios cuerpos contra los disparos de *Fiat* y *Messerschmitt*, les disparamos a bocajarro. Nuestro ataque no pudo seguir ningún plan. Teníamos toda la caza enemiga encima de nosotros, y debajo no nos quedaban ni mil metros para escapar.

La patrulla de Paredes atacó a un *Savoia 79*. Lo incendió. Se estrelló en la sierra de Caballs. Los Fiat, al ver esto, se tiraron a exterminamos. Atravesaron la altura de los bombarderos y, disparando sin ton ni son, bajaron como meteoros. De tanto mirar alrededor se me despellejó el cuello y me escurrían hilitos de sangre debajo del pañuelo de seda, pero lo que defendía en aquel momento era la vida. Piqué desesperadamente; luego, tiré de la palanca y atravesé la formación de *Fiat*. Los *Me 109* nos aguardaban. Piqué otra vez con aquellos bandidos en la cola. A 700 kilómetros por hora, con la mano derecha firme en la palanca de mando, los ojos fijos en un punto de la tierra, y el resto del cuerpo acerado, todo de

una pieza, pensando en vivir, di un tremendo tirón y sentí la sacudida brutal —las puntas de las alas temblaron por segundos—; la vista se me nubló; instintivamente moví la palanca con suavidad hacia adelante y vi de nuevo la claridad del sol.

La sangre me devolvió la visión…, la vida.

Unas trazadoras rojas me hicieron volver la cabeza. Un *Fiat* estaba pegado a mi cola. Piqué otra vez pero no lo pude quitar de encima. Me estaba agujereando el «*Mosca*». Subí a la vertical y empecé a perder velocidad; traté de subir más, de quitarme aquel demonio de mi cuerpo. Me agarré del aire como el que se ahoga, sentí los golpes de sus balas en mi espalda, en el acero protector, La velocidad de mi «*Mosca*» se agotaba; estaba a punto de desplomarse en el vacío, de quedar a merced del fascista, que, seguramente ya me apuntaba en su haber. «He derribado a un jefe de escuadrilla, vi el número blanco en el fuselaje de su “*Rata*”», diría. Iba a intentar una vez más el picado para salvarme, cuando un «*Mosca*», disparando fuego por sus cuatro ametralladoras, bajó hacia mí. Miré hacia atrás. El *Fiat*, pesadamente, se dejó caer hacia tierra. Ahora era él el perseguido. Me uní al «*Mosca*»: era Paredes. Seguimos al *Fiat* que, al tratar de enderezar el avión, chocó a la salida con otro *Fiat*. Los dos aparatos estallaron. Paredes me miró con una sonrisilla inocentona, como aquel que mata un insecto sin querer hacerlo, doliéndole.

El combate seguía. No menos de seis paracaídas bajaban. Sólo Dios sabe quiénes eran los muñecos que pendían de ellos. Un «*Mosca*» era perseguido por un trío de *Fiat*. Nos deslizamos Paredes y yo hacia ellos y acabamos por quitarlos de en medio. Uno salió incendiado y el piloto se unió a los que aquel día habían terminado la tarea mortal.

Agotado, traté de ver si podíamos regresar a nuestro campo, y entonces vi que dos «*Moscas*» trataban de quitarse de la cola unos monoplanos alemanes. Los alemanes, sin que los hostigase Arias, habían bajado a tomar parte en el festín. Los *Fiat* nos salieron al paso. Estábamos a 3000 metros, la altitud ideal para ellos. Una mirada de reojo al medidor de la gasolina casi me hizo desfallecer. La aguja apenas marcaba. Piqué con el gas a fondo hacia mis lineas. Varios *Fiat* me siguieron; enderecé el vuelo a escasamente dos metros de tierra. Paredes no me seguía. Otros «*Moscas*», la mayor

parte de los cuales llevaban las marcas del combate, se me unieron. Pasamos nuestras líneas. Miré atrás y vi a los *Fiat* que viraban cerradamente
180°
. Me quedé atónito. Un «*Mosca*» de Meroño se acercó alabeando nerviosamente. El piloto me señaló al frente. Arriba de nosotros se distinguió una escuadrilla de «*Moscas*». ¡Era la cuarta de Arias! Venía en nuestra ayuda. Los bendije.

En el campo no estaba el saguntino Paredes. Meroño me dijo por teléfono que él lo había acompañado hasta el momento en que, cerca de Molá, habían intentado tomar tierra. Iba con el motor parado. El lugar era montañoso. Paredes quiso tomar tierra en una margen del Ebro, pero, al virar, se le desplomó el «*Mosca*». Se pudo lanzar en paracaídas, pero había que salvar los aviones.

El golpe de hoy ha sido mucho más cerca. La pérdida de Paredes me ha dado miedo. No miedo de morir, sino miedo de ver que algo extraño se me avecina. Cada vez lo siento más cerca. Sin embargo, el frente no me asusta como a otros, no. Temo que voy a perder algo que es más que la misma vida. Siento como si alguna poderosa fuerza tratara de despellejarme, de quitarme algo sin lo cual no podría seguir viviendo.

En el hospital estábamos muchos pilotos que habíamos ido a visitar a los compañeros. Aquello era deprimente. La carne joven hecha trizas. Nuestras mentes, desquiciadas. La muerte estaba delante de nosotros, desnuda.

Paredes tenía la base del cráneo fracturada. Quedará lesionado para toda la vida. ¿Es posible? Hace unas cuantas horas era un labrador. Un labrador-piloto. ¡Qué ironía! Y ahora… una piltrafa llenaba la blanca sábana desinfectada. Su cara tumefacta sobresalía de la blancura del lecho… ¡Héroes republicanos!

Sus padres no lo entenderán.

Cuando salimos de aquel infierno de sangre, nos dirigimos como autómatas a un dancing de taxi-girls.

Compré un montón de billetes para bailar. Las voces de los pilotos de la tercera, las oía lejanas. La música me parecía estúpidamente infernal. Sentía náuseas. Los remedos de mujer que desfilaban delante de mis ojos eran quimeras. El alcohol que ingería me parecía sangre. Me hacía estallar las venas. Me levanté. El humo

del tabaco que envolvía aquel pequeño antro me hizo llorar. Quise bailar, pero sentía más y más odio. Rechacé a la mujer que me acompañaba y salí. Los demás pilotos me siguieron.

Al amanecer llegamos a la escuadrilla. La cabeza me dolía terriblemente. Me parecía que todo había sido una pesadilla. Molina me esperaba. Al verlo me di cuenta otra vez de la realidad. Me preguntó por los heridos. El también maldijo, y sus labios temblaban.

7 de noviembre. Martino me cura las llagas que tengo en el cuello. Desde la caseta de mando de la Escuadra disparan un cohete.

Es un «chivato» de reconocimiento.

Sale la patrulla de guardia, pero lo pierde de vista. El *Dornier 17* se mete al mar, hacia el sol. Aparto a Martino y salgo a darle caza. Me entusiasma la idea de derribarlo. Le grito a Arias que le diga al jefe de la Escuadra que no tardaré. Mientras el «*Mosca*» asciende, mis ojos taladran el horizonte en busca del «lápiz volador». El reflejo del sol sobre el agua no me deja ver bien. Por fin distingo claramente el avión. Sigo ascendiendo hasta rebasarlo en altitud.

Cuando el bello bimotor vira hacia tierra, me escondo debajo de él. No me han visto. Se dirige majestuosamente a terreno republicano. La proa señala a Tarragona, Pasa sobre mí. Con el sol de espaldas, a mi favor, me coloco en su cola. Estamos nivelados a 4000 metros. Me voy acercando. La costa catalana crece.

Cuando lo centro en el colimador, la distancia que nos separa es de cincuenta metros. Estamos sobre Reus. Contengo la respiración; con sigilo, quito el seguro de las ametralladoras, y, al oprimir los gatillos, veo cerca del bimotor unos círculos blancos en la torreta del ametrallador. ¡Disparan! ¡Me han visto! En la cruz del colimador tengo fija la imagen de aquel monstruo de acero y aluminio. La unión del plano y el fuselaje está clavada en la mira. Le disparo una lluvia de balas que perforan el cuerpo del frío animal. Al sentirse herido, hinca el plano izquierdo en un picado inverosímil para su clase, y trata de esquivarme. El ametrallador de cola ya no dispara. Su cuerpo rebota en el exterior de la cabina. Recorro el avión ametrallándolo de un lado a otro, buscando los tanques de gasolina.

Las máquinas se me encasquillan por un momento. Vuelvo una y otra vez a la carga. El *Dornier 17* está acribillado. La cabina de pilotos se ve «muerta». El picado y la velocidad que lleva el avión son mortales. El anemómetro en mi caza marca 750 kilómetros por hora. Quizá alguien aún con vida dentro del bimotor, nivela el vuelo a escasamente cincuenta metros de tierra. ¡Parece increíble! Tengo que salirme de la trayectoria para no estrellarme contra él.

Durante la maniobra lo pierdo de vista unos instantes, hasta que la estela de humo que se desprende de él lo señala de nuevo. Vuelvo a alcanzarlo cerca de los Alfaques de Tortosa. Aprieto los gatillos y nada sale de las ametralladoras. He disparado toda la munición. Vuelo cerca de él; el motor derecho está casi desprendido de la bancada; el izquierdo, incendiado, aún trabaja. La hélice gira con potencia. En la cabina de mando nadie se mueve. Puedo distinguir perfectamente al ametrallador de cola. Los brazos le cuelgan fuera de la carlinga y se mueven como los de un títere; su cabeza bambolea y golpea contra el metal del fuselaje. Repaso de un lado a otro aquel avión fantasma.

Estoy pensando en la suerte de aquellos pobres seres, cuando, con el rabillo del ojo, veo una masa obscura al frente. Unos cerros, a unos doscientos metros a la derecha y mucho más elevados que el nivel de vuelo que llevo, me recuerdan que he pasado el Ebro hacia el Sur. Vuelo sobre territorio enemigo, plácidamente, sin balas, y con poca gasolina, hacia la madriguera de la Legión Cóndor en La Cenia. Abandono al *Dornier* y a su macabra tripulación.

En el campo han visto el combate y corren a felicitarme.

El mecánico, al repasar mi cabeza, me señala varias perforaciones a la altura de los tubos de escape y en diagonal hacia la cabina de mando; es decir, que los proyectiles han pasado a escasos centímetros de mi cabeza. Por lo visto, le gané por segundo al ametrallador de cola.

A pesar de todo, algo me hace sentirme molesto. ¿Será que no conseguí derribarle, o que tuve demasiado tiempo delante de mí al féretro volante?

8 de noviembre. Ayer le arrancaron, de un balazo explosivo, dos dedos, el anular y el corazón, a Pallarés. Aterrizó muy bien a pesar

de llevar la mano izquierda completamente destrozada.

Habíamos salido con la séptima escuadrilla. Teníamos que proteger a una de «*Chatos*» que iba, cargada con pequeñas bombas, a castigar la zona que el enemigo había ocupado en el flanco izquierdo del frente. Mucho antes de llegar a la vertical de Falset ya se distinguían las formaciones enemigas de cazas. Iban y venían sin preocuparles, al parecer nuestra presencia. La confianza que les daba su abrumadora superioridad les hacía moverse como si fuesen dueños absolutos del aire.

No menos de seis escuadrillas de *Fiat*, más los bombarderos, llenaban los niveles inferiores. Arriba de ellos, como a 6000 metros, dos escuadrillas de *Fiat* italianos los sobrevolaban, y allá, cerca de los 8000 metros, los alemanes, en sus *Me 109*, jugueteaban con las estelas de los tubos de escape. Los «*Chatos*» tendrían que soltar las bombas para poder combatir en caso de ser atacados. Puse toda mi atención en ellos para que nadie les estorbara su misión. La séptima merodeaba incierta a mi flanco derecho. Con el rabillo del ojo procuraba no perderla de vista.

Atravesando la tupida malla de acero del enemigo, los biplanos llegaron y arrojaron su pequeña carga de bombas. Luego se tiraron a ametrallar tropas y tanques que bajaban hacia Pinell y Mirvet. Aquello fue la señal. Los *Fiat* que los rodeaban se lanzaron a devorarlos de una dentellada. Nos tiramos los de la tercera a atacar a los biplanos, pero antes de lograr disparar una sola ráfaga, nos vimos materialmente envueltos por los aviones enemigos. No menos de cien cazas se lanzaron a deshacernos. Al igual que en días no muy lejanos (como iba siendo ya costumbre), presentí que no volvería al campo. No creo tanto en la suerte. La habilidad, la experiencia, la resistencia humana, todo, tiene un límite. Los fascistas quieren números blancos, quieren Jefes de escuadrilla para terminar de una vez con esa pequeña pero molesta pesadilla. Yo llevaba número blanco. El 193 brillaba sobre el fondo verde olivo de mi querido «*Mosca*».

Calvo y Montilla venían pegados a mí. Dirigimos el fuego a un *Me 109* que pasó delante de nosotros. El piloto volteó y trató de evadirnos, pero era tarde. Una gran humareda salió de su panza herida, y las llamas llenaron parte del cielo. Otros dos «*Moscas*» se me unieron; éramos cinco. Detrás de nosotros venían aviones

enemigos. Muchos. Todos disparaban de lejos, de cerca, al través… Mi «*Mosca*» se revolvía como una pantera herida. El avión de Montilla tenía el parabrisas volado. Calvo me miraba; los otros dos esperaban, a 600 kilómetros por hora, que el destino se cumpliera. Lo que vi me pareció una quimera. Un «*Mosca*» perseguido por una escuadrilla de *Fiat*. Doce hienas preparándose para el festín. Los cinco «*Moscas*» nos lanzamos desesperadamente a tratar de que aquello fuera menos sangriento. A nosotros nos estaban acribillando por la espalda. Los *Fiat* cejaron, pero el «*Mosca*» iba tocado. Una estela de humo marcaba su senda sangrienta. Dos monoplanos alemanes lo incendiaron cerca de Benisanet. El piloto no saltó en paracaídas. Una bola de fuego rebotó contra la tierra.

Traté de quitarme a mis perseguidores, y, haciendo un viraje cerrado, me encaré a ellos. El motor de mi caza rateó. Atrasé y adelanté el acelerador y volvió a trabajar bien. El sudor me empapó en un momento. Dando cara a los bandidos, apreté las máquinas. Calvo, sin querer, se me adelantó, y sus balas hicieron añicos la cabina de un *Fiat* que, sin control, se nos venía encima. Unos y otros pasamos a escasos metros.

El reloj indicaba que había transcurrido una hora de vuelo y de combate. La gasolina se estaba terminando. No podía más, y hoy, como ayer, me he salvado. Los cazas enemigos, agotados por el esfuerzo hecho para eliminar del aire, para siempre, a nuestra Fuerza Aérea, se retiraron cuando en las alturas se dibujaban las pequeñas siluetas de dieciséis «*Moscas*»: Meroño y Arias venían al relevo, y lo que amenazaba con ser una carnicería se redujo a la pérdida de un «*Mosca*» de la séptima. Pitarch tuvo que aterrizar de emergencia en Reus. Pallarés está herido y dos «*Chatos*» perdidos.

Fui a ver al herido. Martino, el médico, lo terminaba de curar. Pallarés estaba gastando bromas a pesar de haber quedado con dos dedos menos. Después de que se lo llevaron al hospital, me acerqué a la caseta de la Escuadra para dar parte del servicio anterior.

Sonó el teléfono e informaron que veintisiete bimotores enemigos se dirigían hacia los campos de «*Moscas*» (Valls y Vendrell). Seguramente tratarían de bombardear los campos antes de que la caza recién llegada se pudiera elevar. No obstante, la patrulla de Díaz, que estaba de guardia, se levantó para interceptar al enemigo. Cuando el ruido característico de los motores de los

«*Moscas*» se hubo desvanecido en el aire, comenzamos a oír el runruneo de las escuadrillas enemigas. Los cuatro «*Moscas*» restantes tuvimos que salir de nuestros escondrijos. Trataríamos al menos de salvar los aviones.

Hacía diez minutos que habíamos aterrizado del servicio anterior, cuando empezamos a rodar por el campo para el despegue. Los *He 111* comenzaron a soltar las bombas al extremo opuesto. La expansión de las bombas hacía bambolear a los diminutos cazas como barquillas en una tormenta, mientras corrían por la pista llena de metralla. Un inmenso embudo de tierra se levantó frente a mí. El 193 dio un respingo, volvió a caer y se elevó de nuevo para caer pesadamente sobre la tierra. Seguí rodando a ciegas, con cuidado. Mi velocidad era todavía baja para volar; con tacto, comencé a elevar mi caza. Afortunadamente, el «*Mosca*» se mantuvo en el aire; lo que quedaba de campo estaba lleno de hoyos. Ya en vuelo, aparentemente fuera de peligro, busqué con la mirada a Calvo; Montilla y Balsa estaban en sus lugares. Lo vi emerger de la nube de tierra levantada por la explosión de una bomba. Su avión se agitó como si estuviera en los estertores de la muerte. Parecía que trataba de cogerse hasta con las uñas, del aire, que las explosiones habían adelgazado. Por fin remontó su «*Mosca*» a unos palmos del suelo. Pero los árboles, al final del campo, se le acercaban peligrosamente y sin velocidad ni altura para salvarlos. El piloto, manteniendo el «*Mosca*» pegado al suelo, logró a trompicones salvar la primera línea de almendros, volvió a caer, y el poderoso motor, casi a la vertical, sacó a Calvo de aquella tumba verde. Cuando se nos unió estaba pálido, pero reía a gusto.

Mientras tanto, allá arriba, Díaz y sus puntos acosaban sin descanso a los alemanes. Hacerlo más cerca era imposible; parecía a veces que iban a chocar. Nosotros no podíamos hacer otra cosa que salvar los aviones. No podíamos atacar a los bombarderos, ni ayudar a Díaz pues nos faltaban balas.

Las casetas de las escuadrillas tercera y cuarta estaban deshechas: casi habían desaparecido. Algunos camiones de gasolina ardían, Dos «*Moscas*» que estaban en reparación quedaron convertido en cenizas. Cerca de la caseta de la Escuadra, las bombas habían cercenado varios árboles: la misma caseta estaba convertida en dos paredes ennegrecidas. El campo, totalmente agujereado. La

metralla se adueñó de Valls. Todo había pasado en unos minutos. Me fui a Vendrell. Al aterrizar vi que el campo estaba atestado de aviones «fugitivos». Únicamente la sexta, «dueña del campo», lucía segura. Nosotros, la séptima y algunos «*Chatos*», éramos invitados a la fuerza.

Hoy hemos regresado a Valls. La jornada de ayer ha sido una pequeña muestra de lo que nos espera. El enemigo, una vez dé por terminada la operación del Ebro, se lanzará a exterminamos. Nos van a acribillar. Ayer bombardearon los campos de los «*Chatos*»: Villafranca del Panadés, Monjos y Cervera. Afortunadamente, las pérdidas fueron pequeñas: cuatro aparatos.

9 de noviembre. El repliegue continúa. Otra vez hay diecisiete «*Moscas*» en Valls, El enemigo dijo anoche por la radio que nos habían derribado cuarenta aviones. ¡Con sólo que nos vendieran la décima parte de los aviones que su imaginación nos derriba, tendríamos bastante! Si supieran que para nosotros es terrible, no que nos derriben cuarenta ni cincuenta sino uno o dos aviones…

10 de noviembre. Hoy salimos a proteger las líneas al sector de Fatarella. Regresamos con todos los aviones tocados de AA. Al avión de Montilla le tuvieron que cambiar el plano izquierdo, estaba totalmente destrozado. Llegó al campo de milagro.

12 de noviembre. Ayer nos enteramos de que las tropas republicanas han recibido órdenes de evacuar el Ebro por el paso de Flix. Habrá que proteger la pequeña garganta.

Amaneció lloviendo. La visibilidad era mala; apenas se percibía la caseta de la Escuadra, al otro extremo, donde yo escondía mi «*Mosca*». La lluvia había encharcado la superficie de despegue Y aterrizaje. No obstante, teníamos que salir. El comandante Giménez me mandó hacer un reconocimiento al área de Flix. Cuando me habló, su vista no se detuvo un momento en mis ojos. Sabía que lo que me ordenaba era casi imposible. Al salir de la caseta oí sus maldiciones.

Despegué solo: me dirigí a Falset buscando un claro para poder elevarme. El cerrado era extensísimo, Y sólo hacia el mar se distinguía alguna claridad. A unos treinta kilómetros de Salou, hacia el Este, el cerrado de nubes comenzó a permitir el ascenso. Cuando llegué a 5000 metros me dirigí por callejones donde suponía que estaba el frente de batalla. De pronto, me perdí entre las nubes. Cuando empezaba a desesperarme al ver que no encontraba un hueco, para guiarme visualmente, un gran reflejo hirió mi vista. Era el gran espejo del Ebro. Comprobé que sobre Flix podría volar la caza y regresé al campo en vuelo rasante debajo de la tormenta.

Al llegar a Valls vi que una escuadrilla de «*Moscas*» se disponía a despegar. Pensé que sería la de Arias, pero mi sorpresa llegó al colmo al ver que la que salía era la tercera, la mía. Antes de que yo pudiera poner a Calvo —jefe substituto— en antecedentes de las condiciones del tiempo, estaban en el aire. Me quedé perplejo.

No me gusta quedarme en tierra cuando sale mi escuadrilla. Era la primera vez que sucedía y sentí algo de angustia. Ahora comprendo lo que el comandante Giménez sentía: esa sorda desesperación. Él mismo me explicó por qué no esperaron mi regreso. Las tropas en retirada estaban siendo objeto del más despiadado ataque por parte de la aviación enemiga. Quise argüir algo, pero mi boca permaneció cerrada. Mi mente estaba en la tercera.

Cuando llegué a las ruinas de la caseta de las, escuadrillas, Arias me preguntó cómo había encontrado el tiempo. Después de escucharme, movió la cabeza y cambió la conversación. Corría el rumor de que íbamos a recibir más armamento para los aviones y se lo comuniqué. Él, incrédulo, se mofó. Me echó un jarro de agua fría, como siempre.

—¿Por qué no ha de ser verdad? —Reaccioné algo violento—. No es un milagro, después de todo. Basta que ingleses y franceses se den cuenta de lo que les conviene, y de lo que es su obligación.

Por fin, Arias, que no podía aguantar más tiempo, me dijo que mis chavales se encontrarían con un gran problema al regreso. Yo ya lo había pensado. Estaba obscureciendo con rapidez, como suele pasar en invierno. El cerrado absorbió la última claridad del crepúsculo. Comencé a inquietarme. Ya no había conversaciones

estúpidas. Él también se sentía preocupado. Entre los dos, organizamos la iluminación del campo: todos los autos disponibles los alineamos a lo largo de lo que sería la pista de aterrizaje. Preparamos luces de bengala, y la ambulancia, con el motor caliente, se colocó en lugar estratégico. El comandante nos ayudó. De vez en cuando parecía como si rezase, y sus ojillos despedían rayos de luz. Las luces de los faros se dirigieron al cielo y pronto encontraron la base algodonosa de las nubes. La lluvia arreciaba. Con botes de humo marcamos los linderos del campo y esperamos. Recorrí los nombres de los que habían salido. Me preocupaban los novatos. Quereda y Ugar. Este último hacía su primer vuelo de guerra. Los demás, Calvo, Montilla, Balsa, Díaz y «Pastoret» lo harían bien, si es que llegaban al campo.

Si aterrizar el «*Mosca*» de día era difícil, de noche… ni hablar.

Todo vestigio de luz solar había desaparecido, y la llovizna pertinaz encharcaba más y más la pista de tierra y polvo. Una capa peligrosísima de barro esperaba a los pilotos. En algunos lugares, la yerba sería como gelatina, sobre la cual patinarían los monoplanos, con peligro de estrellarse contra los linderos.

—Nada se puede hacer más que esperar —me dijo Arias.

Teníamos la esperanza de que hubiesen aterrizado en algún otro campo, pero el comandante, junto al teléfono, se enteraba de que no era así. Los camiones que pasaban por la cercana carretera también nos hacían concebir esperanzas; el ruido de sus motores, al alejarse, nos hundía nuevamente en la obscuridad. De pronto oímos el zumbido característico del motor del «*Mosca*». Al poco rato comenzamos a ver sus negras siluetas. Los conté. ¡Venían los siete! En los tubos de escape brillaban las llamas azules de los gases quemados. Las cabezas de los pilotos escrutaban con ansia aquella terrible obscuridad. Calvo, Montilla y Balsa aterrizaron primero. Banderola en mano, guié los aterrizajes. Díaz lo hizo perfectamente. Luego vino «Pastoret»: a mayor altitud, pero con menos velocidad. Bien, casi perfecto. De pronto, todos los que vigilábamos la operación, contuvimos la respiración. Un «*Mosca*» de los que quedaban en el aire, se enfilaba a escasa altura. Comencé a ayudarlo con mi pensamiento: «Un poco más, mete gas; más, más, un poquitín más, ¡por Dios!». Ya casi había salvado el límite del campo. El potente motor rugió repentinamente. La inyección de

gasolina a sus cilindros le dio energías para salvar la última hilera de árboles, pero el piloto no cortó el gas. Al pasar junto a nosotros vimos que el pobre novato había perdido el conocimiento. Llevaba la cabeza colgando, sin dominio. Una última reacción hizo que su mano izquierda tirara hacia atrás del control de gas. El avión cayó pesadamente sobre el barrizal, y los planos salieron desprendidos con fuerza inverosímil. El fuselaje, patinando, se estrelló al final del campo, incendiándose. La ambulancia, como alma en pena, perseguía las huellas del desdichado. Lograron sacarlo antes de que el fuego se adueñase de él. De la cara a la cintura estaba empapado en sangre, pero vivía.

Quereda aterrizó el último. Tuvo que esperar a que quitásemos los planos del «*Mosca*» de Úcar. Mantuvo la serenidad y, salvo un ala rota, todo salió bien.

Calvo me contó lo ocurrido. Al bajar a buscar contacto por la zona de Flix, los cogió la AA de Fatarella y les acertaron. Tuvieron que bajar mucho para ametrallar y, desde las alturas de la sierra, los fascistas les dispararon. Los cogieron entre dos fuegos. Pero lo peor no fue salir de aquello, sino el regreso. No se veía nada; antes que tirarse en paracaídas, que parecía ser la única solución; aunque desastrosa, corrió la suerte y volvió al campo. Cuando vieron las azules luces de las calles de Tarragona a una altitud de 800 metros, respiraron algo tranquilos. La carretera hizo el resto. La carretera y sus bien puestos corazones. Calvo había dado un gran paso hacia la jefatura de escuadrilla. Hoy mismo lo he propuesto para ello. Nos seguían faltando aviones, que hombres sobraban.

La cabeza de puente de Flix sigue protegiendo el paso de las tropas a la orilla Norte del Ebro. La retirada es llevada a cabo con gran orden, sin pánico. Los soldados defienden los puntos clave. El material es transportado con prisa, pero sin aturdimiento. A pesar de que las unidades están bajo el constante fuego de la artillería y de la aviación enemigas, ni un depósito de material ha sido abandonado o incendiado. Bien dirigido, nuestro frente se va cerrando como las varillas de un gran abanico.

16 de noviembre. Los días 13, 14 Y 15 se han sucedido con cierta monotonía. La Aviación enemiga está holgando ya. Las tropas

republicanas ocupan la ribera Norte del Ebro, la misma desde la cual partió la ofensiva el 24 de julio de 1938.

Una quietud estúpida nos rodea. Toda la celeridad de los días pasados se ha transformado en holganza y tedio. Se ha perdido la batalla del Ebro y, con ella, miles de hombres, de los mejores. Otra vez el recuerdo del Norte. ¡Qué analogía más triste! ¡Se ha perdido la batalla del Ebro!

Lo que se hizo para demostrar al mundo la razón por la que se combatía y la manera de hacerlo, fuerte, viril, disciplinada, no ha servido de nada.

Del material que con cuentagotas el Gobierno francés deja pasar la frontera, a la tercera escuadrilla le han tocado en suerte cuatro «*Moscas*». Los van a mandar por tierra, y como les pase algo seremos capaces de ametrallar el Cuartel General.

17 de noviembre. Llegan a la escuadrilla varios novatos. Entreno a dos. Están verdes. Arrés, un chico vasco, no lo hace mal, aunque le queda pequeño el campo. El otro, Luis Francés, no da pie con bola. No sé cómo lo han mandado al frente. Es torpe y parece miedoso. Me da lástima.

18 de noviembre. Arrés se mató hoy. Durante un simulacro de combate metió en punzón su «*Mosca*» y no lo pudo sacar. Sanz, que era el que simulaba combatir con él, bajó muy nervioso y trató de disculparse. Yo creo que nadie tiene la culpa de la muerte de Arrés. Nos están mandando pilotos desentrenados, Hoy he sentido la pérdida del «*Mosca*» y casi he olvidado al hombre.

El comandante Giménez y yo habíamos salido de la caseta y de pie contemplábamos aquel par de caballeros modernos hacer gala de sus habilidades. En una de las veces que pasaron cerca de donde estábamos, distinguimos el avión de Sanz, que era el perseguido. El novato, que tal vez pensaba que estaba siendo observado, trataba de no despegársele de la cola al avión de su instructor. Algo hizo que me fijara con temor en su vuelo. No me engañó mi instinto. Al salir de un medio tonel para librarse de su perseguidor, Sanz, enfadado tal vez porque no se podía quitar de encima al novato, picó a la

vertical. Yo le había dicho que no lo hiciera. La altura, aunque suficiente para la instrucción y para aquella maniobra, no me pareció muy desahogada para el novato. El rugido de los motores empezó a hacerse extremadamente peligroso. El comandante y yo dejamos de hablar. Teníamos la vista fija en aquellos dos bólidos que bajaban hacia tierra con una velocidad endemoniada. El avión de Sanz comenzó a salir, con dificultad, pero seguramente, de aquel picado. Arrés, al tratar bruscamente de no estrellarse, embarrenó a gran velocidad su indómita montura con un estrépito tremendo.

Sanz estaba al lado de nosotros. Juraba que él no había tenido la culpa, que sólo quería darle una pequeña lección de combate. ¿Qué le podía decir? De nada valía recordarle la falta que hombres y aviones nos hacían. Arrés no hubiera durado mucho, pero faltaba verlo. No hay tiempo de escoger a los pilotos, de entrenarlos, Hoy lo hemos ratificado amargamente.

19 de noviembre. Al llegar a Valls, el sol se ocultaba en el horizonte. Me dirijo al pueblo. Rosé me sirvió de consuelo después de la visita que hoy temprano hice al hospital. Le he contado todo. Beltrán y Sirvent están recuperándose con rapidez asombrosa. Han pasado ya la crisis y, salvo las dolorosas curas que tienen que sufrir, están de nuevo en esta vida. La pierna enyesada del saguntino va bien. Las caras de ambos muestran las huellas imborrables del fuego. Cejas y pestañas están ausentes de sus caras de niños. Con muecas trataron de contarme sus cuitas. No pude ver la risa en aquellas máscaras. Se aferran a la vida. Esto me liberó algo la pena. Úcar, el valiente Úcar que llegara a Valls herido aquella noche memorable del 11, tenía, aunque remendada, la cara completa. Las esquirlas de metralla que recibiera en el frente le han sido sacadas de la espalda. Una de ellas, pequeñita, fue extraída de cerca del corazón. Así voló desde el frente aquella noche.

Rosé tenía la boca seca. Me miraba y sus manos sudorosas entrelazaban las mías. Pallarés, con los dos dedos menos en la mano izquierda, servía de hazmerreír de los demás pilotos. Hacía chistes, y la mano herida, por la situación de los dedos meñique e índice, la usaba para señalar de cornudos a los pobres y serviciales médicos y enfermeras, que todo lo tomaban a broma. Pilotos de otras

escuadrillas se unían, dentro de sus tristezas, a la distracción que cualquier acontecimiento les brindaba. Dejé para lo último la visita a Paredes. Cuando al entrar al hospital hablé con el comandante Bilbao, me dijo que Paredes estaba mal. Fui a su habitación y, al entrar, la enfermera se llevó el índice a los labios. Me acerqué a la cabecera de la cama. La mascarilla de su cara era visible. Surgía amoratada en contraste con la blancura de la venda que le rodeaba la cabeza. Cuando me detuve frente a él se me quedó mirando con cierta fijeza, pero; como si mi cuerpo fuera transparente, su mirada se perdía detrás, muy detrás de mí. Le pregunté en un susurro a la enfermera si le podía hablar. Me dijo que era igual. No me escucharía. Estaba deshecho por dentro. El tiempo lo iría sanando. Lo contemplé por largos minutos hasta que la enfermera me condujo al exterior de aquella habitación.

Al salir a la calle miré al cielo y respiré. Quería meter en mi cuerpo la vida que les faltaba a aquellos infelices. Cuando dejé a Rosé, noté tristeza en sus bellos ojos.

Liquidado el peligro en el frente del Ebro, el enemigo está concentrando tropas para el asalto de Cataluña. Desde la desembocadura del río Ebro, hasta Tremp, en la vertiente Sur de los Pirineos, pasando por Lérida y Balaguer, tienen los fascistas 350 000 hombres y de seiscientos a setecientos aviones. El golpe, a simple vista, parece fácil. El Ejército republicano de Cataluña ha sido diezmado, y aunque los hombres surgen, las armas no existen. Hurgando por todos los rincones podremos reunir setenta cazas y, a lo sumo, veinte bombarderos. Estamos dispuestos a luchar con el coraje que hasta ahora hemos tenido. Si el final es la derrota, nos quedará el recuerdo de la lucha leal que hemos sostenido.

23 de noviembre. Hoy salgo en compañía de Montilla y de Balsa a hacer un vuelo de reconocimiento. Seguimos una ruta sobre la carretera que va desde Fraga a Candasnos y que continúa a Bujaraloz. De Candasnos salimos por el Sur, y, pasando por Torrente, regresamos a Fraga.

Lo que vimos nos asombró. Nos acercamos a Fraga por la parte Norte; cerca de Lérida. Una vez que pasamos la vertical del Segre, iniciamos el descenso con el acelerador cortado y en dirección al

objetivo. Al pasar sobre Fraga, nos extrañó que no se nos hiciera ni un solo disparo. Antes de llegar a Candasnos parecía que estábamos volando sobre una zona muerta. De pronto, al virar haciendo rumbo Sur y dirigir la mirada hacia la carretera que corre a Bujaraloz, la vi negrear de camiones; unos llenos de tropas, otros con cañones de AA montados en plataformas; artillería, pequeños autos de enlace, grandes transportes de tropas, y, a ambos lados, miles y miles soldados. Desde ese momento hasta que pasamos Fraga de regreso, no nos dejó de disparar la AA. Varias patrullas de *Fiat* salieron a cazarnos, pero gracias a nuestra mayor velocidad nos escabullimos. Llegamos a Valls con los cazas agujereados por todas partes; denotaban la fuerza del ataque. No esperé a bajar del avión para comunicar al comandante Giménez lo que habíamos visto. Mandaron «a vuelta de correo» una formación de «*Katiuskas*» con la escuadrilla de Arias para protegerlos. Les dieron una recepción infernal. Nada más llegar al frente, les derribaron un «*Katiuska*». Los *Fiat,* que abundaban, no tocaron a los de la cuarta, pero tampoco la dejaron defender a los bombarderos, que fueron atacados por una pandilla de *Me 109*. Cuando se tiró a defenderlos, uno de los «*Katiuskas*» ardía. Entabló entonces combate con la jauría, y, aunque derribó a un *Fiat*, perdió a su segundo Jefe de escuadrilla. Salió perdiendo por todos lados. Nunca, antes, había visto una concentración tan grande de material y hombres. ¿Con qué los detendremos? ¿Con hombres solos, como hemos venido haciéndolo hasta ahora?…

26 de noviembre. Dos barcos petroleros ingleses van a llegar al puerto de Barcelona. Su cargamento tiene un valor enorme para los días que se avecinan. El Mando Supremo piensa que el enemigo está perfectamente enterado de su llegada, por lo que ordena destacar una escuadrilla de cazas para su protección durante el desembarco. Esta se dividirá en dos pequeños grupos, uno que estará en Sabadell y otro que tendrá base en Canudas. Hoy me entero de que han designado a mi escuadrilla para la defensa. Tendrán que cambiar motor a algunos de los aviones. Ya no desarrollan la potencia que deben. El mío; será uno de ellos.

27 de noviembre. Hoy salimos a hacer un vuelo de reconocimiento al Ebro. Eché de menos mi 193, que está con los mecánicos. Regresamos sin novedad. El contraste que ofrecía el frente con el que tenía un mes antes era extraordinario. Abajo, en las sierras, donde toneladas de metralla habían estallado, únicamente se distinguían las figuras serenas de los que ya formaban parte de la historia de sus piedras demolidas, o bien de los pinos y abetos truncados. Todo estaba tranquilo Durante el vuelo, varios «*Moscas*», de leve y fantasmal silueta, habían venido a formar en ala conmigo. Allá estaba Margalef, con su carita de niño. Francés atravesaba la formación furioso, montado en un pegaso negro, brillante, de cuyas fosas nasales salían chorros de fuego hirviente. Tébar formaba al lado de Prada, el piloto derribado en el Norte. Y a todo este fabuloso grupo lo sobrevolaban otros «*Moscas*» más diminutos. Había también «*Chatos*», «*Katiuskas*», «*Natachas*»…, y más aviones. Muchos más se pendían en el azul, donde aparecían las caras risueñas de los iluminados, de los grandes niños que habían hecho posible las gestas del Norte, de Madrid, del Este, del Ebro. Allá estaban Eloy, Herrera, Claudín, Frutos, Magriñán, Panadero…

Un escalofrío me recorrió el cuerpo y, apretando fuertemente las mandíbulas para detener las lágrimas, me hundí en un picado hacia Valls.

29 de noviembre. Hoy comemos con Bravo y Zarauza, nuestros jefes. Llegan en «*Moscas*» equipados con motores sobrealimentados y dotados de oxígeno; con su pintura cuidada, pulidos, y sus garabatos caprichosos en el fuselaje, se ven impresionantes. Bravo se fija en mi embobada admiración por su «*Mosca*» y me lo presta para volarlo después de comer. Después de una ligera demostración manual del manejo de las válvulas de oxígeno, despego en el 249.

Hasta los 5000 metros parece ser mi aparato. A partir de esa altitud comienzo a notar la potencia que le da el sobrealimentador. Al pasar los 7000 me arrellano en el asiento y comienzo a mirar a mi alrededor. Hace un día claro y brillante; mi vista, gracias a la enorme altitud, alcanza todo el horizonte. El oxígeno funciona a las mil maravillas. Cuando llego a los 8000 metros, la velocidad

empieza a disminuir y el «*Mosca*» se mueve con demasiada holgura. A los 9000 tengo que nivelar el vuelo para cobrar un poco más de velocidad. Quiero llegar a los 10.000. Con todo el gas a fondo, el anemómetro apenas marca 250 kilómetros por hora cuando alcanzo la cota que me había fijado.

La vista es maravillosa. Una ligera capa de bruma envuelve la zona industrial de Barcelona, y los Alfaques de Tortosa se ven claramente avanzar en el azul Mediterráneo. Arriba, el cielo es azul cobalto, y, sobre el horizonte, adquiere un tono turquesa. A esa altitud no hay guerra. Los humos de las explosiones en el frente parecen pequeñísimas fogatas donde se quema algún montón de yerba seca. Me acuerdo del dueño del «*Mosca*» y abandono mi éxtasis. Bajo, contra todo mi deseo, a tierra.

Bravo va a ir a Francia a una convención aeronáutica, y me ha ofrecido «prestarme» su avión mientras esté ausente.

El 193 aún no está listo. Algunas piezas se han tenido que hacer a mano y el trabajo es doble. Tendré que esperar.

DICIEMBRE

2 DE DICIEMBRE. Temprano, nos trasladamos a Canudas y Sabadell, desde donde daremos protección al desembarco de petróleo de los dos barcos-cisterna ingleses. Los barcos —dijeron los capitanes— no entrarán a puerto si no está en el aire la caza republicana. No quieren exponer ni un pelo. Quieren ir a lo seguro… El ideal lo dejan para otros, para nosotros. ¡Ojalá no tengan ellos algún día que estar en nuestro papel!

Hemos formado dos grupos de seis aviones cada uno. Prat de Llobregat será nuestra residencia común. Esta noche, antes de irnos a descansar, cambiamos impresiones. El plan consiste en tener seis aviones constantemente en el aire vigilando la zona comprendida entre los ríos Besós y Llobregat. Un ocho gigantesco, con los virajes hacia el mar, permitiría a los pilotos dominar el área por donde se espera que llegue el enemigo. La comunicación se establecerá únicamente entre el avión jefe que esté en ese momento en el aire y el control general de la operación en tierra. Por lo tanto, solamente un caza de los que vuelen llevará equipo de radio, que hoy mismo nos están instalando. Será para nosotros cosa nueva. El relevo entre los dos grupos será a 6000 metros para que no quede la zona sin vigilancia y, en vista del frío a esa altitud (30 a 40° bajo cero), lo haremos cada cuarenta minutos. Más tiempo sería inaguantable.

3 de diciembre. Los barcos ingleses están a la vista del puerto de Barcelona y comenzamos a volar sobre ellos, Yo hago la primera guardia y Calvo me releva al atardecer en medio de un frío espantoso.

Varias capas de altoestratos han dificultado enormemente la misión encomendada, y la llovizna, sobre toda la zona, nos ha puesto los campos de aterrizaje casi imposibles. Los patinazos de los cazas se suceden uno tras otro y, por suerte, no hemos tenido que lamentar algún accidente. Al bajar, tenernos las manos y los pies helados. La barbilla se nos queda fija, agarrotada, y casi no podemos articular palabra. El frío ya a ser nuestro principal enemigo. Terminamos el día con una sensación un poco extraña. Es como si nos faltara algo; esta monotonía nos desequilibra un poco. Sanz lanza juramentos. Pastor se ha dado masajes en los pies, pues, en el vuelo y al bajar, habían dado señales de congelación. Dice que prefiere el frente. ¡Allá hay calor!

Lo más extraño es que volamos a la misma altitud que allá, quizá a menos. Tal vez se deba a que la tensión nerviosa calienta el cuerpo y a que uno nunca está quieto, mientras que aquí la monotonía es espantosa.

4 de diciembre. Hoy se dejan ver en la lejanía aparatos *Savoia 79*, que al ver la caza optan por regresar. Piensan que la defensa del puerto va ser la misma que, desgraciadamente, hemos tenido siempre. Esto es, tres cazas antiguos tripulados por tres novatos o por tres pilotos «desinflados». Están acostumbrados a bombardear impunemente y se habrán reído cuando al alejarse después de sus incursiones, vieran despegar a los tres paralíticos. Ahora será diferente. Una escuadrilla fogueada en el frente les plantará cara, si es que se acercan. Además, los esperamos en el aire.

Parece que hoy lo han olido. Durante, la guardia de Calvo también han intentado llegar al puerto, pero a unos cuarenta kilómetros de la costa han regresado. Calvo dice que venían muy alto. Cuando Barcelona estaba indefensa, llegaban a dos y a tres mil metros. Ahora, ni pensarlo.

5 de diciembre. Ayer, al atardecer, me fui a Valls en busca del «*Mosca*» de Bravo, que salió a Francia. Hoy, temprano, antes de que despunte el sol, ya está mi pequeño grupo en el aire. La temperatura en tierra es de 5° bajo cero. A 6000 metros el frío es cruel. El dedo meñique de la mano izquierda empieza a helárseme. Lo tengo que morder. Al correr por él la sangre siento como si lo tuviera lleno de pus. Quito los pies de los pedales y, golpeando el piso de la cabina, puedo mantener la sangre en circulación. Esto es lo más estúpido que he sentido nunca. Necesitamos a toda costa calefacción, so pena de que algún piloto pierda un miembro por congelación. Hoy mismo lo trataré con el Mando.

Al bajar de mi guardia, Rodríguez, mi mecánico, tiene que ayudarme a orinar. Tengo inertes los dedos de las manos. Los demás pilotos sufren como yo el efecto cruel del frío. «Pastoret» tendrá que dejar de volar. Tiene en los pies principio de congelación; el derecho está tumefacto.

Durante dos servicios efectuados hoy volvemos a ahuyentar al enemigo. La protección al puerto está dando resultado. Nos dará tristeza irnos cuando terminemos este servicio, pero no queda otro remedio. La escasez de aparatos es angustiosa, y no tendría sentido proteger a Barcelona mientras el frente se derrumba.

6 de diciembre. Creo que se trata de otro vuelo más de rutina. Es la tercera vez que sale mi grupo. Con el vapor de los tubos de escape dibujamos a 6000 metros el gran ocho. Abajo, es posible que muchas personas estén pendientes de aquellos seis puntitos siguiendo la monótona trayectoria, el constante ir y venir, para muchos de ellos incomprensible. El frío atenaza mis sentidos y mis miembros. Faltan escasamente diez minutos para que Calvo nos releve, cuando un alabeo del avión de Sanz y unas voces por la radio me señalan la aproximación del enemigo. Hacia el Este y un poco más abajo que nosotros, seis *Savoia 79* salen de una ligera capa de cirros. Le hago señas a Sanz de que ataque inmediatamente, antes de que se acerquen más al puerto. Se lanza por ellos. Falta el «chivato». Mi instinto me hace esperarlo: tiene que venir con ellos

para sacar fotografías del bombardeo. Lo veo descolgarse de los cirros, espero que me pase y, a
90°
me tiro a ametrallarlo. Mis «puntos», Montilla y Balsa, vienen ala con ala. Pronto los dejo atrás. Ataco al inmenso trimotor italiano por todos los ángulos. De la joroba del puesto del ametrallador de torreta salen disparos. Las marcas en medio de su fuselaje semejan centros de tiro al blanco. El trimotor comienza a flaquear. En suave giro empieza a descender en un picado suicida. Miro hacia atrás; voy solo, y Montilla y Balsa no me pueden seguir. Persigo al bombardero, lo ametrallo, mas no logro derribarlo. Cuando vuelvo la vista ha desaparecido la costa. Tengo que regresar como otras tantas veces, desilusionado. El *Savoia* va tremendamente tocado, posiblemente muerta la tripulación. Quizá no llegue a su base de Palma. Todo es posible, pero no lo vi caer. Estoy triste y rabioso. Cuando paso sobre Barcelona todo está tranquilo; el bombardeo se ha evitado una vez más.

Al llegar al campo me avisan que mi querido 193 está listo. En cuanto pueda, iré por él. Entre tanto con el de Bravo, me estoy dando gusto.

7 de diciembre. Después de una salida que ha realizado mi grupo a temprana hora, tengo que ir a las FARE. Los altos jefes quieren felicitarme personalmente por la actuación de la tercera escuadrilla durante la campaña del Ebro y por el éxito (hasta la fecha) de la defensa del puerto de Barcelona. Le hablo a Calvo y vamos los dos. Montilla, en Canudas, y Pitarch, en Sabadell, asumen mientras el mando de la defensa. Yo voy a la gran guarida con desconfianza, pensando encontrarme con personajes estirados de los que dan órdenes perentorias y nunca saben lo que piden. Pienso plantearles lo de la calefacción, porque el frío atroz que se siente en las alturas está a punto de hacer las víctimas que el enemigo no ha conseguido causar.

La flor y nata del Alto Mando está reunida en un gran salón del edificio que las Fuerzas Aéreas tienen en la Bonanova: Puparelli, Núñez Maza, Luna, son los que recuerdo más claramente. Su franqueza y su humanidad me desarman. Me doy cuenta de cómo

pesa en sus espaldas la carga de la guerra. Están al tanto de todo, saben mejor que nosotros lo que se necesita en el frente y en la retaguardia, y son los que menos ilusiones pueden hacerse por lo que toca a la posibilidad de aumentar o mejorar el equipo. Son jefes de soldados y desempeñan el penoso papel de enlace entre nosotros y los políticos. La mayor parte de ellos preferiría estar en el frente. Me hablan sencillamente y yo sé entender lo que no dicen. En fin, que me conquistan, y a Calvo también, tanto, que nos olvidamos de presentarles la papeleta de la calefacción. Lo que saqué, en vista de la demostración que el día anterior había hecho el 249, fue que cinco de los aviones iguales al de Bravo, de la escuadrilla de Arias, que está de descanso en Valls, se incorporen a mi grupo. Ahora podremos darles para el pelo a los intrusos. Al salir a la calle, la alegría que siento se apaga. Barcelona sufre el rigor férreo de la guerra. El frío del invierno Se suma al hambre, al temor diario de los bombarderos, y ¿por qué no decirlo?, a la desesperanza.

No hay calor. Los faroles, pintados de azul, dan una luz a tono con los sentimientos de la gente que va por la calle casi muerta por dentro. Las tiras de papel engomado puestas en los grandes cristales dan a la ciudad el aspecto de un inmenso edificio desahuciado. Las calles desfilan calladamente ante mis ojos, y unos cuantos tipos encorvados con las manos en los bolsillos del pantalón, caminan con paso rápido, sigiloso. Me imagino que quieren llegar cuanto antes a sus casas para, en caso de un bombardeo, estar junto a los suyos. Los ojos me arden. Estoy mirando aquello sin pestañear y pienso en Valencia; allá, los faroles también están pintados de azul. Allá también hay hambre y quizá desesperación, allá está mi familia. Y en Madrid, la de Calvo. Y en otras ciudades, hay más faroles pintados de azul. Y también hay hambre y desesperanza.

11 de diciembre. Cuando abro los ojos, contemplo detenidamente todo lo que me rodea. La cabeza me duele, y, en el ojo derecho, tengo puesto algodón y esparadrapo. En el vientre siento escozor y lo tengo inflamado. Enfrente de la cama donde yo estoy, hay un hombre con la pierna izquierda suspendida de unos hilos metálicos; tiene la cabeza vendada. Sirvent y Beltrán están a mi lado.

Estoy en el hospital. Esta vez no vine de visita. Pilotos, clientes

asiduos de este sanatorio vienen a verme al cuarto. Unos, con muletas; otros, quemados; los más, sin manos, que han perdido por gangrena, al helárseles. Otros, sin pies, en sillas de ruedas.

Empiezo a recordar… Había ido a Valls con el 249 de Bravo a recoger los aviones y pilotos de la escuadrilla de Arias. Era el 8 de diciembre. Estábamos listos para despegar los seis «*Moscas*». Arias, que había insistido en acompañarme, despegó primero; sus dos «puntos» le siguieron. Comencé a meter gases. Decenas de veces antes lo había hecho. El 249 corrió sobre el campo, yo aceleré hasta el fondo. Ya estaba la cola del caza en el aire, el anemómetro marcaba 170, 180 kilómetros por hora. Cuando quité el seguro para subir el tren de aterrizaje, algo pasó. El motor empezó a ratear, y la velocidad bajó. Moví la palanca de control de gases para adelante, para atrás. Nada. La caseta de mando de la Escuadra creció enfrente de mí; vi salir al comandante Giménez. No me pude quedar dentro del campo. Traté de aterrizar encima de los árboles. Sí viraba, era la muerte. Las ramas altas comenzaron a rozar la hélice, que giraba a intervalos. Llevé al «*Mosca*», nivelado, hasta donde pude; di contra los árboles. Escuché el crujir de las ramas y olí gasolina… Sentí quietud y oí algunas voces…

Cuando desperté iba en una ambulancia. Me dolía atrozmente la espalda y la cabeza. Tenía un corte profundo en el párpado, impresionante, pero no grave.

Estuve medio atontado un par de días. Vinieron todos a verme y yo me enteré a medias. Lo que más me ha fastidiado ha sido una inyección contra el tétanos que me han puesto en el vientre. Tengo todo el cuerpo lleno de urticaria. Me siento hinchado y tengo la cara como un linfático: el escozor me come como a un perro sarnoso.

Día… Al no darme de alta después de ocho días de hospital, opto por fugarme. Me ayuda Planas, el chófer, y, sin quitarme el pijama, me presento en la escuadrilla. Mi heroica impaciencia no les impresiona, y se ponen a tornarme el pelo. Molina me riñe, pues estoy dando un ejemplo de indisciplina: «un oficial no debe, etc…». Pero mi gesto no tiene nada de teatral. No podía quedarme sentado en una silla, viendo cómo mis camaradas llevaban la defensa del

puerto. Uno de los combates que presencié fue lo que me decidió. Un *Savoia* consiguió colarse y soltar las bombas en los diques. Se levantó una humareda tremenda que nos llenó de angustia a los que, en una terraza del hospital, veíamos cómo se desarrollaba el combate. Si le habían pegado al petróleo, todo lo que habíamos hecho de nada servía. Afortunadamente, fueron sólo unos bidones inflamados por las esquirlas de la única bomba que pegó en sólido; las demás cayeron en el agua.

18 de diciembre. Me obligan a regresar al hospital para presentar mis excusas al comandante médico Bilbao, quien me recuerda que no está enfadado y me da, con una sonrisa conciliatoria, la papeleta de alta.

Estoy de nuevo con mi escuadrilla. Me salí con la mía. Lo que no consigo es dejar de rascarme. Este, por lo visto, es el castigo a mi indisciplina.

24 de diciembre. Ha terminado la defensa del puerto. El enemigo perdió dos *Savoia* y nosotros mi avión, mejor dicho, el de Bravo. No consiguieron dejar caer en la zona de peligro más que una bomba, e incendiaron unos cuantos bidones. Aunque la victoria haya sido nuestra, tonto sería no reconocer que no se metieron en la tarea a fondo, afortunadamente para todos. Ahora. no sabernos si fue porque no quisieron o porque creyeron que teníamos destacada en Barcelona mucha más caza.

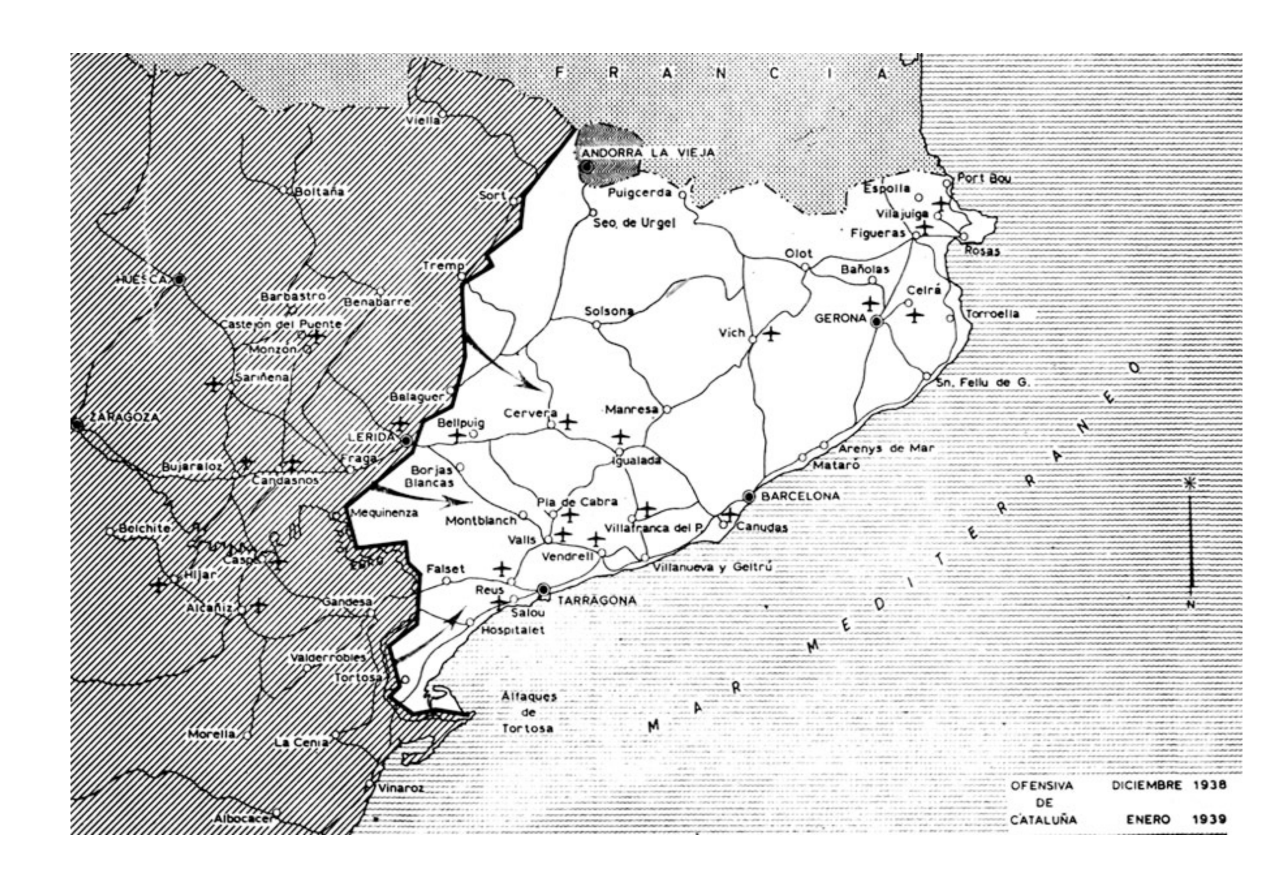
Mañana volveremos a Valls. Esta es una Nochebuena de guerra: además, fría, como todas. Los bombardeos de la costa por los hidros no nos dejan en paz. Estamos reunidos en torno a una mesa los pilotos de la tercera escuadrilla. Algunas botellas de coñac, vino, peladillas con más sabor a serrín que a harina y huevo, turrón (bueno, es un decir). El mantel, blanco. Las caras de los pilotos, risueñas, pero sus mentes lejos. Pensando en sus casas, en sus familias. Queremos pensar que ellos también tendrán un pedazo de turrón de Jijona y una copita llena de licor, o de vino. Pero sabemos que no es así. Sabemos que tendrán frío, que apenas unos pedazos de pan serán las peladillas de aquella Nochebuena, que no habrá

nada. Sólo hambre, frío y bombas. Nosotros somos seres privilegiados, somos soldados. Y la guerra es así.

25 de diciembre. El enemigo golpea con fuerza en las posiciones de la República y logra romper las defensas a los primeros empujes. Ahora, la tarea es detener esas peligrosas puntas de flecha y no permitir que miles de hombres y toneladas de material se desborden sobre nuestras líneas entre Fraga y Mequinenza. La República aún tiene esperanzas de recibir material de guerra. Saca fuerzas de flaqueza para reunir en aquel frente la carne exprimida, cansada, de unas cuantas divisiones; a lo sumo, seis de ellas. En el frente aéreo el panorama es el mismo de siempre. Bravo y Zarauza vuelven de París. Nos traen noticias que en otros momentos nos habrían hecho saltar de gozo, pero que ahora ya no pueden tener la eficacia alucinadora de antes. No; como están las cosas, no podernos hacernos ilusiones. Nos dijeron que la República ha conseguido comprar, entre otras cosas, monoplanos velocísimos en los Estados Unidos y que lo único que falta es que los envíen. Conmigo estaban Arias, Calvo y Molina. Como si nos hubiéramos puesto de, acuerdo, comenzarnos todos a desinflar las esperanzas que, por un segundo, sólo por un segundo, nos habíamos hecho; yo, sobre todo. Digo que si el enemigo se entera de eso, tratará de caer sobre Barcelona y barrernos de Cataluña cuanto antes. Se quedan atónitos. Bravo y Zarauza gritan que estoy loco, que son ganas de verlo todo negro, que… yo no sé. Lo cierto es que ellos ya no vuelan y hace tiempo que sólo ven el frente en los mapas, en los que nunca se anota cómo retrocedió una línea, tan solo cuánto. Y yo sí sé cómo; aplastando a los soldados, cociéndolos en el fuego de barreras de artillería y de bombardeos aéreos, pulverizándolos con metralla de morteros, aplastándolos contra la tierra con decenas de tanques, y nosotros, los cazas de siempre, no hemos podido hacer mucho por impedirlo. Los soldados nos han visto caer sin remedio. Sé muy bien qué servicios les hemos podido prestar, qué miserable ayuda les hemos dado. Y nosotros mismos, ¿cómo estamos? Frente a seiscientos o setecientos aviones que tiene el enemigo, con esfuerzos podremos reunir unos cien, la mitad de ellos mal remendados. Cuando se está en el frente, esta desproporción se siente tanto como el frío en las

alturas. Es algo con lo que nos enfrentamos invariablemente en cada servicio que hacemos, todos los días, y todos los días varias veces. En la retaguardia, hay que leer las estadísticas para no olvidarlo. Bravo, al oírme pensar en voz alta, baja la voz. Los tiempos de Pla de Cabra llegan a su mente, y repasa fugazmente los rostros de los caídos. Nos dice que tenemos razón. Pero que los aviones vendrán.

27 de diciembre. Ayer salimos a proteger líneas en el sector Magals-Grañena. No se hizo contacto con el enemigo y regresábamos a nuestros campos, cuando nos encontramos a boca de jarro con nueve *Savoia 79*. Nos tiramos a atacarlos, pero dos escuadrillas de *Fiat* que los protegían nos salieron al paso. Traté de eludir el combate con la caza enemiga y atacar a los bombarderos. Logré colarme con mi patrulla y darle una buena pasada a uno de ellos que se abrió de la formación. Lo seguimos. Entusiasmado, descuidé un instante la cola de mi avión cuando el «muñeco» protector me avisó del peligro. Unos golpes tremendos resonaron en mi espalda. Instintivamente piqué el «*Mosca*». Montilla y Balsa me rebasaron por la derecha seguidos por tres *Fiat*. El motor del «*Mosca*» de Balsa empezó a ratear. Corté el picado, viré a la derecha y ametrallé al Fiat más cercano. Alguien, a su vez, me cosía a tiros. Piqué con el gas a fondo y cerca de tierra enderecé el vuelo. Nadie me seguía. Miré al cielo. Un paracaídas bajaba solitario. Busqué a mis «puntos». Montilla estaba a mi izquierda. Vi un «*Mosca*» aterrizando en la carretera, cerca de Borjas Blancas. En vuelo bajo pasé cerca: era Balsa. Me hizo señas: parecía que estaba bien. Pegados a las copas de los árboles llegamos a Valls. No me faltaba nadie más. Habíamos derribado un *Fiat*. Balsa, con el motor parado, tomó tierra y salvó el «*Mosca*». Enhorabuena.


FRANCIA
ANDORRA LA VIEJA
Viella
Sort
Puigcerda
Seo. de Urgel
Port Bou
Espolla
Vilajuiga
Figueras
Rosas
Olot
Bañolas
Celrá
GERONA
Torroella
Boltaña
Tremp
HUESCA
Barbastro
Benabarre
Castejon del Puente
Monzon
Sariñena
Solsona
Vich
Sn. Feliu de G.
Balaguer
ZARAGOZA
LERIDA
Bellpuig
Cervera
Manresa
Igualada
Arenys de Mar
Mataró
BARCELONA
Bujaraloz
Candasnos
Fraga
Borjas Blancas
Mequinenza
Montblanch
Pla de Cabra
Villafranca del P.
Canudas
Valls
Vendrell
Villanueva y Geltrú
Belchite
Caspe
Hijar
Alcañiz
Ebro
Falset
Reus
Salou
TARRAGONA
Hospitalet
Gandesa
Valderrobles
Tortosa
Alfaques de Tortosa
Morella
La Cenia
Vinaroz
Albocacer
MAR MEDITERRANEO
N
OFENSIVA DE CATALUÑA
DICIEMBRE 1938
ENERO 1939

Es ya tarde cuando salimos a proteger un bombardeo de los «*Katiuskas*» a Balaguer. La tercera vuela a 5000 metros, un poco más alto que los bimotores y a su izquierda. Es la única escolta que llevan. Están virando de regreso los bombarderos sobre el objetivo, cuando, al mirar a la derecha, descubro un pequeño grupo de *Me 109* que trata de atacarlos. Con un guiño a la derecha nos ponemos frente a ellos cortándoles la línea de ataque. Las patrullas de Calvo y Díaz siguen a los bombarderos y nos quedamos sólo cuatro «*Moscas*» a impedir el ataque. Los monoplanos alemanes pugnan por llegar a su presa por la derecha, pero Calvo se les interpone. Los «*Katiuskas*» se lanzan en picado y ponen rumbo Nordeste. Los *Messerschmitt*, virando cerradamente, se tiran por ellos, pero de nuevo mi patrulla les cierra el camino. Aquéllos, por lo visto, quieren caza mayor, y, al ver que no la obtendrán sin combate, se retiran.

28 de diciembre. Me noto cansado. Hoy salimos al frente cuatro veces y tuvimos tres combates. Nos las vimos con monoplanos alemanes y nos derribaron un «*Katiuskas*», pero el de la hazaña cayó envuelto en llamas. Fue impresionante. El «*Katiuska*» incendiado trató de tomar tierra en la carretera de Lérida-Cervera; al llegar a ella, como un bólido, hizo un trazo ardiente sobre el asfalto volteándose en un giro infernal sobre los árboles, a un lado de la carretera. Una pira gigantesca se elevó al cielo. Esto ocurrió durante el último combate. El sol, al ponerse, nos miraba estúpidamente. Lanzaba al espacio sombras sobre los muertos. Todo está tan fresco en mi mente que ahora, al cerrar los ojos, no sé si aún vivo aquello o esto. Los aviones de mi escuadrilla están llenos de agujeros. Parecen queso *gruyère*. No sé mañana cuántos habrá en vuelo.

29 de diciembre. La cuarta, con Arias, hizo que varios *Messerschmitt* descendieran a nuestro nivel. Uno de ellos es atacado de frente por Montilla y por mí. Las balas se le clavan en el motor. Al seguirlo en el picado me lo arrebatan dos «*Moscas*» de Calvo. Lo rematan incendiándolo.

Díaz es atacado por uno de ellos muy cerca. Sanz se tira a

quitárselo de encima, y lo logra, pero el «*Mosca*» de aquél queda averiado. En un picado se aleja hacia nuestras lineas seguido por un «punto» de su patrulla. Los monoplanos alemanes se elevan de nuevo y nuestro nivel queda quieto. Volvemos al campo. Díaz está todavía en el aire.

—No puede bajar el tren de aterrizaje —me advierte Molina.

Subo de nuevo a mi avión y me le acerco para aconsejarle algunas maniobras que de nada sirvieron, por lo que le doy a entender que aterrice con el tren metido. Esta operación, cuando se ejecuta con maestría, no causa al avión más que pequeños destrozos en las carenas de la parte inferior del motor, la hélice y nada más. Una «nivelada» alta, seguida de un desplome, desprendería de la bancada del motor y, posiblemente, hasta podría capotar. Pero Díaz lo hizo como los buenos.

30 de diciembre. Un nublado de altoestratos cubre todo el frente. Allá abajo, como a 2500 metros, varias capas de estratos hacen casi imposible ver la zona de combate. Los «*Chatos*» que vamos a proteger resaltan como pecas en la piel blancuzca de un nórdico. Hemos salido de Valls únicamente seis «*Moscas*» de la tercera. Dos patrullas formadas en ala, la mía y la de Sanz, volamos de un lado a otro sobre los biplanos que van a ametrallar la carretera de Lérida a Granadella. No podemos reunir más aviones para este servicio porque, en la mañana, después de un gran combate durante el cual Díaz había derribado un *Fiat*, su avión y los dos de su patrulla han sido averiados seriamente. Ningún piloto resultó herido, pero la dotación de «*Moscas*» sufrió buena merma.

Por uno de los pocos huecos que hay en aquel nublado logran meterse los «*Chatos*» para ver su objetivo, quedándonos las dos patrullas de «*Moscas*» volando en gran círculo a 4500 metros de altitud. Unas estelas más alto que nosotros y el alabeo nervioso de un avión a otro me informan de la presencia del enemigo. Siete *Messerschmitt* nos están vigilando y describen, ellos también, un círculo, pero de bastante más radio que el nuestro. Su vuelo en parejas es inconfundible y solamente uno de ellos se desplaza libremente de un lado para otro. A este —me digo— es al que hay que cuidar. Los «*Chatos*», allá abajo, están trabados ya en combate

contra *Fiat*. Vamos en su ayuda y, claro, como tirados por una cuerda, nos siguen los alemanes. Damos una pasada a un par de *Fiat*, y Sanz consigue derribar a uno. El piloto salta en paracaídas. A la salida de la pasada nos colocamos a 4000 metros; nos siguen los *Me 109*, pero ahora están mucho más cerca y se nos ciñen por el lado izquierdo. Abren fuego. Intentan separarnos. Viro cerradamente hacia donde están en ese momento. Las trazadoras disparadas por ellos nos pasan cerca. Los veo acercarse, crecer; los dos disparamos, oigo los impactos de mi caza, esperando el estallido del choque, y, como dos meteoros, pasamos a escasos metros uno del otro. Meto un tirón y subo; delante de mí veo a uno de ellos: está solo. Estamos solos. Meto acelerador y, «de puntitas», me voy acercando hasta tenerlo a cincuenta metros de distancia. En el colimador está la cruz que forman sus planos y el empenaje de la cola. Detengo la respiración por un momento, aprieto el gatillo, y un chorro de acero se incrusta detrás del asiento del piloto, donde llevan el depósito de gasolina. Al sentir el ataque, aquél mete su avión en rápido medio tonel. Sale de la barriga del *Me 109* un espeso chorro de humo negro. Aunque va incendiado, lo sigo y logro meterle varias ráfagas encima de la cabina. Así, lo veo meterse en unos estratos. Por la altitud y forma en que va, dudo que se salve. Me uno a otros «*Moscas*» y seguimos combatiendo hasta que van apareciendo por el Oeste nubes de cazas enemigos. Bajo a avisarles a los «*Chatos*». Estos, con nuestra ayuda, se sacuden a los *Fiat* y, antes de que los bandidos nos descubran, ya estamos volando hacia casa, al amparo de unas capas de nubes.

Año 1939

ENERO

AÑO NUEVO. 1939 pinta triste. Estamos arrastrando hacia los Pirineos nuestros descalabros, nuestros desaciertos y nuestros cuerpos cansados. No sé por qué existe aún dentro de muchos de nosotros el fuego de la esperanza. O no nos damos cuenta de lo que es irremediable, o nuestra fe en la República es ciega. Bravo y Zarauza no me convencen; los desiguales combates en los frentes, tampoco, pero los hombres de la República, sí. Y ellos no han dicho nada. No han hablado de derrotas; al contrario, hay que resistir, porque resistiendo… No sé lo que pasará, pero hay que resistir.

Los movimientos que hay en la Escuadra 11 nos tienen un poco desconcertados. El comandante Giménez ha sido relevado del mando de la misma. Hoy ha venido a hacerse cargo de ella el comandante Lacalle, «héroe del Jarama», Están dando a los pilotos descanso, y me acuerdo de que hace ya diez meses que no lo he tenido. Están instruyendo a la gente de tierra, creando cuadros nuevos, nuevas escuadrillas (en teoría, claro está). Algunos jefes muestran menosprecio a las derrotas infligidas a nuestras tropas. Hacen pensar que no son tales derrotas, sino la preparación de una gran trampa para el enemigo. Quizá les pasa lo que a los que se están muriendo de frío, que sienten antes un calorcillo grato, o es que realmente nos va a llegar el tan anunciado material. Tal vez lo hagan para infundirnos ánimo. Advierto en los pilotos principios de debilidad. Apenas hace dos días que hemos tenido tremendos combates sobre el valle del Segre. Nuestras mentes recuerdan

todavía uno de los brutales encuentros de ese día. El enemigo, que había roto completamente las defensas de esa zona, se precipita hacia la sierra de Montsant. Salimos seis «*Moscas*». Íbamos a proteger a unos cuantos «*Chatos*» que fueron a ametrallar las avanzadas del contrario. Arias regresaba en esos momentos y, antes de que yo despegara, me dio a entender que la cosa estaba dura. Le faltaban dos de sus mejores pilotos, dos jefes de patrulla. Al pequeño madrileño se le notaba desencajado. No era miedo. Parecía desesperación: rabia. Despegué, y su cara remendada me acompañó durante largo rato. Volví al frente. Las explosiones de la artillería hacían hervir toda aquella tierra. El aire estaba cuajado de aviones con signos enemigos, y nosotros, doce cazas, pusimos rumbo hacia aquel infierno.

La leyenda del pequeño David.

Traté de entrar al frente con 4000 metros por lo menos, pero, a esa altitud, los «*Chatos*» quedarían sin protección. Me decidí, y volando encima de ellos, casi a la misma altura, tomamos contacto con los fascistas. Teníamos todas las de perder. No menos de sesenta cazas enemigos se abalanzaron sobre nosotros. Los «*Chatos*», que se habían lanzado a ametrallar su objetivo, tuvieron que revolverse para no morir. «Combatiremos a ras del suelo», pensé. Con la altitud que llevábamos éramos presa fácil para los biplanos italianos. Pero decidí irme arriba. Allí, más alto que los *Fiat*, estaban los *Me 109* y otros *Fiat*, que esperaban, como los cuervos, la muerte del animal para devorarlo. Nos enzarzamos en un combate a muerte. Si disparé las ametralladoras fue sobre sombras. Sentí la palanca de mando derretirse entre mis dedos; los gatillos, empujados hacia el fondo con fuerza bruta, se doblaron. El «*Mosca*» —el 193— soportó varias veces su peso. Perdí y recobré la visión. Al final, cuando llegué a Valls después de una hora de pesadilla sangrienta, me desaté el cinturón de seguridad. Estaba exhausto. Los cinco «*Moscas*» de la tercera habían llegado. Más tarde, me enteré de que los «*Chatos*» estaban a salvo. ¿Cómo pasó este milagro? Sólo Dios lo sabe. Cuando el mecánico Rodríguez me preguntó si había derribado algún avión enemigo, me reí.

Lacalle, el flamante jefe de la Escuadra 11, me dice que tengo que tomar unas vacaciones. Está mirando mi caza detenidamente mientras habla. El 193 está acribillado.

Hace apenas unos minutos que he bajado de ametrallar a unos *BR-20*
que se acercaron a Montblach. Los *Me 109* de escolta me agarraron y, después de zarandearme fuertemente, me dejaron en un picado casi de muerte. Al enderezar el «*Mosca*», vi los árboles como una obscura masa verde desfilar vertiginosamente a unos metros debajo. El parabrisas, la parte izquierda del motor, todo el plano del mismo lado, incluyendo la viga maestra y algunas costillas, están deshechos.

Lacalle insiste en el descanso. Tengo que aceptarlo. Le pido un caza para trasladarme a Valencia a ver a mi familia y me ofrece uno que llevaré de paso a la Escuela de El Carmolí.

4 de enero. El «*Mosca*» 010 apenas puede con su alma. El pequeño motor de 700 CV, con los cilindros gastados en el bregar de ciento y pico servicios de guerra montado en la bancada de un «*Chato*», se niega ahora a arrastrar al «*Mosca*» conmigo dentro. Es el único avión, con el único motor disponible, y como es para escuela, sobra.

Montado en aquella escoba despego de Valls. Apenas tengo tiempo de despedirme de los pilotos que me acosan con entregas de cartas para sus familiares, regalos, direcciones, números de teléfono, etc. Una parvada de bombarderos enemigas aparece por el Nordeste cuando yo aún no tengo el motor del «*Mosca*» en marcha. Las dos escuadrillas —tercera y cuarta— despegan; yo les sigo: pero mi rumbo esta vez es distinto. Cuando cerca de Tarragona vuelvo la vista hacia Valls, distingo en el campo los grandes embudos de las explosiones. Arriba, los cazas están liados en combate contra los bombarderos enemigos. Mi avión empieza a sacudirse; el motor ratea, y los instrumentos me indican que el aceite hierve; la temperatura al máximo, y la presión muy baja, son señales desalentadoras. Nivelo el vuelo y espero.

Allá abajo, Vendrell y Pla de Cabra también sufren el ataque. Pienso en regresar: aquello me pertenece. Viro, pero, en un momento, mi familia viene a mi mente. Si entro en combate posiblemente no la veré más. Dudo, y únicamente al ver que la temperatura del aceite se normaliza, prosigo a Valencia.

Después de eludir la caza de La Cenia y la AA de Vinaroz, llego a La Señera, campo de «Moscas» situado sobre la carretera a Chiva.

6 de enero. Llevo dos días en Valencia. Esta noche, con la tranquilidad que para mí representa estar en mi cama, rodeado de mi familia y de algunos amigos, cuyas heridas se lo permiten, escribo. Valencia, con más comida que Barcelona, se está anquilosando en una posición inestable. Poca gente aquí siente la guerra, y eso que el frente está en Sagunto, a veinte kilómetros. Si no fuera porque vengo de él y porque en mi casa no hay comida, ni siquiera alpiste para el canario, que se ha muerto, diría que en España no pasa nada.

Ayer llevé el «*Mosca*» a El Carmolí. Saludé al comandante Giménez, que está al mando de la Escuela, y, esa misma noche, regresé a Valencia.

Las notícías del frente de Cataluña nos llegan candentes. Todo el cariño que me rodea es impotente para hacerme olvidar aquello. Las tiernas palabras de mi madre espolean aún más el sentido del deber. Me dice que espere a que todo pase. ¡Pobrecilla! Le digo que mis amigos, mis pilotos, se están matando. Creo que es imposible aguantar más esto. Por la tarde voy al cine con mi novia. La película desfila ante mis ojos sin que lo note. El pensamiento está lejos. Cuando termina la sesión y salimos a la calle, me detengo a mirar los faroles pintados de azul. Mi recuerdo vuela a Barcelona: apenas unos días antes, estaba allá. Mi novia trata de consolarme.

15 de enero. Voy a Madrid y a Camporrobles a visitar amigos de los escalones rodados de las escuadrillas, de la tercera. Reparto cartas, hago visitas, doy recados, hablo por teléfono. En fin, alargo un poco la mano y acerco el frente con la retaguardia. En Madrid, el tableteo de las ametralladoras sigue sonando. De comida, ni hablar. Aquello está viviendo a trozos, es una ciudad sitiada. La garganta por donde respira Madrid —la carretera a Valencia— está debilitándose.

Al llegar a casa, pongo la radio. Montblanch y Valls han caído en poder del enemigo. Hace once días que salí de Valls. Mi madre

me mira y llora. Siente el peso de su vejez. Me dice que no entiende las guerras y me bendice porque sabe, eso sí, que tendré que irme.

19 de enero. En el balcón, cuando salgo al portal de la casa, las caras de los que me ven partir expresan mil sentimientos: desde el amor más tierno, hasta el odio. Voy en un auto de las FARE a Manises; allí tomaré un avión al frente. El chófer me habla, pero yo no le escucho. Al llegar a Manises el *Fokker* está listo para el vuelo a Cataluña. Cuando vamos a despegar, un bombardeo enemigo nos mantiene en tierra varios días. Las partes de repuesto para el trimotor no se encuentran.

25 de enero. Al fin despegamos de Manises. Una tormenta de aguanieve nos envuelve suavemente al hacer altitud hacia el Este. El avión empieza a saltar ligeramente. Dormito largo rato. Al despertar veo que estamos en medio de una gran tormenta. El granizo golpea con fuerza sobre la superficie del avión que se mueve bruscamente llevado por las trombas de agua que lo envuelven. Al cabo de un buen rato, cesa el meneo. Amanece, cuando uno de los tripulantes del avión entra a nuestra cabina, donde estamos esparcidos media docena de tipos de diferentes Armas. Nos dice que Barcelona, Reus y Tarragona han caído en manos enemigas. Maldiciendo, me arrellano entre las maletas que me sirven de cama hasta quedarme dormido.

Una zarandeada tremenda me despierta. La AA de Barcelona nos tiene en la mira. Impactos en el motor central, que empieza a arder. Me meto en la cabina de mando. El piloto trata de sofocar el fuego del motor. Se tira en picado hacia la costa para, en caso dado, aterrizar de emergencia. No hace falta. En unos cuantos minutos más estamos en Celrá.

¡Barcelona en poder del enemigo! No lo quiero creer. Me acuerdo de que Bravo, apenas unos días antes, me decía, muy ufano:

—¿Barcelona en manos de los «fachas»? ¡Bah! ¡Estás loco! Es imposible.

27 de enero. Montilla me mira fijamente.

—Está todo perdido —dice—. Esto es una cacería despiadada.

Estoy con el resto de lo que fuera la tercera escuadrilla. Es como un mal sueño. Hace a penas unos días que he despegado de Valls con un «*Mosca*». Ahora, encuentro más dolor que nunca. La tragedia del Norte se repite y aumenta aquí. Allá, era el dolor de la batalla perdida, de la casa deshecha, del hogar desaparecido, de los campos, de los manzanos perdidos. España estaba aún en otro lado. Se podía seguir luchando.

Le digo a Manolo que hay que tener fe.

—Ya verás cuando vayas mañana al campo —me contesta.

FEBRERO

DÍA… Estamos en el campo de Figueras. Gerona se ha, perdido. La sinrazón está brindando al enemigo de siempre el camino expedito. Ya no se combate. Ya hace tiempo que no se combate. No hay con qué hacerlo. Sí; aún quedan cañones, hombres, miles de fusiles… También vuelan algunos aviones, pero… Ahora más que nunca, estamos solos.

El 193 está ahí. Su figura recia y gallarda desafía al atardecer de tono gris plomo. Calvo dormita en la cabina de mando. Sigilosamente, Montilla y yo nos acercarnos al avión. Su superficie muestra las cicatrices de cien combates.

¡Mi avión querido!

Al acercarnos, Calvo despierta. Los rasgos de su cara son más duros. Tiene la frente surcada por infinidad de arrugas. Sus ojos denotan cansancio. En el fondo de ellos se puede ver la rabia, el sufrimiento, la pena por lo perdido, el recuerdo del Madrid heroico, su Madrid. Nos saludamos.

Aprovechando la quietud del momento nos cuenta el vuelo realizado ayer.

—Nos mandaron a ametrallar unos barcos de guerra que estaban en el puerto de Barcelona. Íbamos Montilla, Diaz. Sanz, Pitarch, Artigas y yo, Nos formamos en ala. En vuelo rasante intenté llegar al objetivo. Dos escuadrillas de *Fiat* nos descubrieron, ametrallándonos por todas partes. No teníamos escape sin altitud. A mi me dieron en la primera pasada; afortunadamente, no

insistieron. A pesar de ello, no pude seguir volando, y aterricé de panza en la carretera. Díaz hizo lo mismo en Vilajuiga. Los demás lograron llegar a Celrá. Así es todos los días. Cada salida, un suicidio…

Mañana relevaré a Calvo; está cansado.

Nos alejamos del caza.

Un cohete de alarma mueve la pesadez de la tarde. Como saetas, pasan por encima de nuestras cabezas esos valientes. Lo que queda de la tercera escuadrilla: cinco «*Moscas*». Eso y una historia, una gran historia.

Cuando Se me acerca Montilla vemos a aquellos cinco puntitos perderse en el horizonte embadurnado de tonos violáceos y negros que cubre la zona de Bañolas. Los «*Chatos*» los siguen; van bajo, en vuelo rasante.

Me alejo. Todo lo que trato de pensar, se viene abajo estrepitosamente. En el fondo de mi ser, las estampas de lo que en mi derredor sucede están causando unas profundas grietas. Pero, en contraste, tengo la confianza que me acompañó en el Norte. No puedo concebir que esto sea el final. ¡El final!

5 de febrero. En la caseta del campo de Figueras imperaba un fenomenal desorden. La comunicación telefónica está rota. El personal encargado de mantener el campo en servicio va de un lado para otro, sin hacer nada efectivo. Unos cuantos aviones en reparación presentan un excelente blanco para los aviones enemigos. Los inmensos camiones, cargados de gasolina, aparecen sin camuflaje en dos o tres lados del campo, sin que sus conductores ni nadie se den cuenta del peligro de tenerlos a la vista, ni haga nada por ocultarlos. La hecatombe empieza. La desorganización fluye ya como el pus en la herida infectada. Los gérmenes nocivos a la República empiezan a hacer su aparición, entorpeciendo la labor de los que aún creemos en el triunfo del pueblo, de la razón.

Cuando pregunto por el encargado de mantener el orden, nadie me contesta en concreto. Nadie sabe tampoco dónde están los jefes; algunos, ni quiénes son, ni quiénes habían sido. Trato de comunicarme con la Escuadra, con el Grupo. Todo es inútil. Cojo mi caza y lo oculto. Me llama la atención un ruido sobre nuestras

cabezas: por la parte Sudoeste se acercan varias escuadrillas de Fiat. El personal del campo comienza a ocultarse descaradamente. Llamo a Manolo, que termina de ocultar su «*Mosca*» al lado del mío.

Acabamos de llegar de un vuelo. Nuestros aviones se encontraban sin gasolina, y los mecánicos y armeros habían sido atrapados en los refugios a causa de un bombardeo que, minutos antes de nuestra llegada, habían sufrido.

Habíamos aterrizado cuatro «*Moscas*» entre los agujeros de las bombas. Nos habíamos salvado milagrosamente, cuando nos encontramos bajo la caza enemiga sin gasolina ni balas.

Unos «*Chatos*» dan vuelta sobre el campo. Los *Fiat* se tiran por los infelices, que, sin balas y con escasa gasolina, son presa fácil. Con un par de ametralladoras, Manolo y yo nos lanzamos a defender el aterrizaje de los «*Chatos*». Estos se revuelven en escasos metros. Son cinco biplanos. Uno de ellos, con la hélice parada, seguido por un par de *Fiat*, se lanza a aterrizar. Toca tierra y, dando un gran salto, se precipita contra un camión cisterna. El estallido es brutal. En menos de dos minutos, medio campo de Figueras arde. Nosotros, apostados casi en mitad de la pista de aterrizaje, abrimos fuego contra los *Fiat* que se acercan detrás de los «*Chatos*». Uno tras otro van aterrizando, dos de ellos con el piloto herido. Cuando todos están en tierra, nos apresuramos a quitar de en medio los aviones, pero una pandilla de monoplanos alemanes viene a poner punto final a aquel infierno. Los *Me 109* barren todo, camiones de gasolina, aviones en reparación, coches, todo es alimento de las llamas, producto de la impotencia, y ya —¿por qué no decirlo?—, del miedo. ¿Qué podemos hacer nosotros para evitar aquel desastre con dos ametralladoras casi de juguete y algunas pistolas? Cuando el enemigo se retira, deja un recuerdo apocalíptico tras las estelas de sus aviones.

En el puesto de socorro del campo, los cuerpos de varios pilotos retorciéndose por las quemaduras, son testimonio dantesco de la impiedad de la guerra. Es la muerte que se acerca. Abandonados, con paso torpe, sin expresión humana, nos dirigimos hacia donde está escondido nuestro coche. Los cuatro pilotos subimos a él.

—¿A dónde vamos? —Me pregunta el chófer.

—A Vilajuiga… y rápidamente —contesto.

El auto devora la carretera.

El chaquetón de cuero me oculta la cabeza con su cuello ancho y levantado. No quiero ver a nadie. Montilla, a mi lado, me mira con el rabillo del ojo y trata de romper aquella fría situación con tosecillas y movimientos de cabeza.

Al venir a mi recuerdo alguna escena ocurrida durante mi estancia en el campo, exclamo de pronto, en voz baja:

—¡Cabrones!

—¿Qué dices, Paco? —pregunta Manolo.

—Que son unos cabrones, digo. El paisaje maravilloso, en aquel atardecer invernal, da a la situación toques nostálgicos.

Las chimeneas, con sus troncos de madera ardiendo y la familia alrededor de ella conversando de trivialidades mientras, ante sus ojos calientes, los duendecillos azules y amarillos bailan la danza del tiempo escondiéndose y apareciendo por entre los rojinegros maderos, son escenas que aumentan mi amargura.

Mientras tanto, la realidad nos acerca implacablemente, cada vez más y más, a los Pirineos. Los pobres desdichados que hormiguean ya por sus dominios, se hielan de congoja ante la verdad de este trágico sueño. El paso de los Pirineos será la perdida de todo.

6 de febrero. El amanecer tiene tintes rojizos en el pequeño pueblo de Vilajuiga. Los depósitos de gasolina arden desde temprana hora. Los bombardeos enemigos estaban ya, con la salida del sol, sobre los acosados. Nada se puede hacer.

Cuando llego en compañía de varios pilotos de la tercera, me encuentro al fin con Bravo, Arias y Zarauza.

¿Sus caras?… ¡Ah, sus caras! ¡Cómo ha cambiado todo tan sólo en unos días! ¡Pobres amigos míos!

—¿Fallaron las promesas, José María?

—Sí, Paco… Todo ha fallado.

La rabia ahoga sus palabras.

Unos cuantos «*Moscas*» y «*Chatos*» desperdigados dan al lugar un aspecto teatral.

—Nos iremos a la zona Centro, a seguir luchando —dijo alguien de pronto.

Nadie contestó.

De repente, se cruzaron en el aire unos gritos salidos de gargantas asustadas. ¡Los *Messerschmitt*!, ¡y también *Fiat*!

Volvemos la mirada hacia las alturas y, sin mayor preocupación, vemos la guadaña cernirse sobre nuestras cabezas.

Sesenta o setenta cazas enemigos se acercan «paulatinamente». Tres «*Chatos*» alzan el vuelo, y, seguidamente, dos «*Moscas*» intentan hacer lo mismo, pero uno de ellos, alcanzado por las balas de un *Me 109*, se precipita sobre unos árboles que circundan el campo, incendiándose.

Los fusiles ametralladoras, llamados «naranjeros», arden, a fuerza de disparar. Una y otra vez disparamos hacia los aviones que barren el campo.

—¡Más balas! —gritaba Zarauza—. ¡Traed más munición! ¡Pronto!

Un *Me 109* vira en ese momento enfilando su hocico amarillo hacia el grupo que formamos los «guerrilleros». Manolo, con su pistola a falta de ametralladora, dispara cada vez que pasa cerca algún avión.

—¡Allá viene! ¡Duro! ¡Todos a la vez!

El monoplano alemán barre con acero todo lo que tiene delante.

Un puñado de valientes le hace frente…

—¡Fuego! —grita una garganta—. ¡Fuegoooo!

El tableteo de las máquinas suena a tambores gigantes; el olor a pólvora ciega los sentidos, las manos arden… El monoplano se tambalea antes de llegar a nosotros. ¡Lo tocamos! ¡A tierra, que nos pega!

Una masa plateada pasa sobre nuestras cabezas a escasos metros para continuar su mortal recorrido e ira estrellarse más allá de donde nos encontramos.

El aspecto del campo ha cambiado. Los aviones (cuatro o cinco de ellos) que se encontraban en reparación arden desenfrenadamente. Un camión cisterna, que en la precipitación de la huida había chocado, esparció su rico contenido, y varios árboles, en compañía del camión, arden en este momento. Cadáveres y cuerpos aún vivos se retuercen.

De entre los restos del *Messerschmitt* caído, tambaleándose, con la cara roja por la sangre que le escurre de las heridas que se ha causado al estrellarse contra el parabrisas, el piloto alemán se dirige

sin rumbo fijo lejos de su avión, próximo a estallar. El incendio casi alcanza ya el depósito de gasolina, detrás de la cabina de mando. De su ropa de vuelo salen pequeños hilachos de humo, y, con las manos extendidas, suplicante, pide con voces raras que lo salven. De pronto, con la diestra, torpemente, busca la pistola. Al cerciorarse de que la ha perdido, redobla sus esfuerzos.

—¡Mátenme! —grita.

Cuando llegamos a su lado, se retuerce en la tierra. Su cara desencajada me recuerda la de Panadero cuando, incendiado su avión por un *Heinkel 70*, habíamos ido a recogerlo y sacarlo de entre las llamas. En su agonía, deseaba la muerte como éste. Los dos son víctimas del tiempo, del odio de los hombres hacia los hombres.

Arias saca la pistola.

—¿Qué vas a hacer? —ruge Bravo.

—¡Matarlo! Para que acabe —dice el madrileño, cargando su *Walter*.

—¡No! Déjalo que se pudra el cabrón… Bastante nos han jodido a nosotros. ¡Vamos!

El piloto alemán nos mira con los ojos turbios, sin fijeza en la mirada. Por la boca empieza a echar espuma sanguinolenta.

Al volver, vamos cabizbajos. De repente, Arias regresa, y, acercando la pistola a los ojos del desgraciado, le dispara un tiro entre las cejas.

—¡Que se pudra! —grita Bravo fuera de sí—. ¡Déjalo que se…!

No puedo terminar. La rabia ahoga sus gemidos. Las balas de los cazas enemigos caen a nuestro rededor. Por todos lados arden restos de aviones y gasolina. Los árboles tienen rotas las ramas.

Cuando nada queda en pie sobre Vilajuiga, se van los alemanes. La proeza está consumada. Fuego, sangre y dolor. Dolor propio y dolor extraño. Ahí, sobre el campo, yace uno de ellos y muchos de los nuestros.

Comas, Jefe del Grupo de «*Chatos*», se muerde los labios de dolor en una de las camas del castillo medieval que nos sirve de casa. Tiene la pierna derecha destrozada. Está desangrándose. Al parecer, el torniquete que se le ha puesto no es suficiente para detener la presión sanguínea.

Los médicos de la escuadrilla, o de las escuadrillas, no han llegado de Torroella de Montgrí. Durante el traslado desde aquel

lugar han sufrido fuertes bombardeos y muchos de ellos están para siempre en las cunetas de la carretera.

—¡Algún médico habrá en el pueblo! —grita Zarauza.

—Son «fachas» todos, y si viene alguno lo rematará —afirma Arias, convencidísimo.

—Pero hay que hacer algo —digo, al tiempo que salgo precipitadamente a la calle.

Con una linterna buscamos Manolo y yo los números de las casas.

—¡Aquí es, Tara!

Llamamos a la puerta.

—¿A quién buscan? —contesta una vocecilla desde el interior.

—Al doctor. ¡Es urgente, de vida o muerte!

—Es que el doctor no está…

—Sabemos que está… Tiene que salvar a un compañero que se está muriendo. Si no nos abre, entraremos a la fuerza —decimos con firmeza.

—¿Qué pasa? —responde una voz de hombre dentro de la casa.

—¡Lo necesitamos! Vístase y venga: tiene que ver a un compañero. ¡Inmediatamente!

—Está bien —contesta, medio asustado.

Comas ha sostenido esta mañana su último combate en el aire de su querida España. Una jauría de *Fiat* se le puso en la cola desde el momento del despegue, y haciendo honor a su valentía y destreza, consiguió derribar a uno de los italianos. Le acribillaron hasta que, herido de muerte, tuvo que abandonar el desigual combate y lanzarse en paracaídas desde una altitud inverosímil. Al llegar a tierra ya no pudo ponerse de pie.

Ahora lo rodeamos sosteniendo velas encendidas para que el médico le cure. Este tiene la frente llena de sudor. Sus manos tiemblan.

—¿Qué pasa, doctor? ¿Por qué tiembla? —dice alguien entre nosotros.

—¡Gangrena! Hay que cortar.

Bravo y yo nos quedamos mirando fijamente.

—¿Cortar? ¿Sabe usted lo que está diciendo? ¿Cortarle la pierna a un piloto?

—¡Así es, y pronto!

Las detonaciones del frente son esporádicas. Ya no se escucha el fragor de la batalla como allá; en el gran Ebro. Únicamente los motores de los autos que llevan a sus ocupantes lejos de las balas enemigas. Esto es por las noches. De día, las carreteras son pasto fácil de los *Fiat* y los *Messerschmitt*. Por la de Figueras a La Junquera es imposible el tráfico. Una terrible obstrucción de acero y carne humana impide cualquier movimiento a través de ella. La población civil se ha desbordado y ocupa varios kilómetros de sus márgenes.

Esta noche hacemos guardia en el castillo. Todos los pilotos, con un cinturón de granadas y un *Mauser* al hombro, rondamos por las sombras antiguas de esta mansión condal con la mente en correrías moras y cristianas. En el gran patio de armas improvisamos camas, y, con café caliente y coñac, vencemos la noche del 6 de febrero.

7 de febrero. El día llega frío, inexorable, tajante. Una masa gris húmeda cubre las almenas del fuerte (llamémosle de este modo). El humo de la matanza del día anterior flota en el espacio. Casi no puede distinguirse entre la gasolina quemada y la carne. El olor penetrante nos embriaga hasta causarnos náuseas. ¿O es el pensamiento de lo vivido? Podría ser. Allá, en la lejanía del Este, brilla algún resplandor. ¿Fuego? ¿Amanecer?

Es un color bondadoso en la bahía de Rosas.

Estoy sentado en la cabina del 193.

Zarauza y Bravo, en otros «*Moscas*» completan el total de los monoplanos de caza que restan a la República: tres «*Moscas*». Sí, únicamente tres cazas. La figura de Eloy no se aparta ni un instante de mí. Lo veo riéndose con sus dientecillos firmes, un poquillo hacia fuera, su reloj a media muñeca, su pelo lacio cuidadosamente peinado, sus botas de vuelo límpias, brillantes… Quiero apartarlo de mí, y su figurilla se me aferra más y más.

—¡Paco! —Montilla corre hacia mi, jadeante—. Dice Zarauza que hay que salir. ¡La carretera de Torroella está siendo ametrallada! Dice que…

—Sí, sí; ya sé. Está bien Manolo. ¡Vueltas! —grito al chófer de la puesta en marcha.

El motor, con sus potentes 1000 CV, ruge atronadoramente.

—¡Fuera calzos! —grito, casi sin mirar al mecánico que se ocupa

de la operación—. ¡Fuera calzos, que ya están aquí!

Bandadas de cazas se dirigen hacia donde estamos. En unos instantes más estarán sobre nosotros y, a no dudar que, por mucha que sea la pericia, la suerte o los rezos, tendremos irremisiblemente que caer. Aún no creo en milagros.

Sin perder de vista a la caza enemiga, me dirijo a un lugar del campo donde los agujeros de las bombas y la longitud me permitan despegar. Hallo el deseado, en el momento en que el avión tripulado por Zarauza rompe el contacto con la superficie de tierra. Con la mano, saludo al buen amigo y, en mi interior siento orgullo de ser su compañero. Al instante, Bravo, como disparado por catapulta, pasa por encima de mi cabeza. ¡Salud y suerte!

Meto gases. Al fondo, en el horizonte, se recortan las siluetas de los *Fiat*. Están esperando la comida. A medio recorrido sobre la pista del pequeño campo siento que soy atacado por la espalda. Las trazadoras se van clavando delante del «*Mosca*» como señalándole el camino a la eternidad. De repente, un gran humareda me envuelve y una sombra gigantesca pasa sobre mi cabeza, que agacho instintivamente. Un *Messerschmitt*, con las cruces inmensas en las alas, pasa rugiendo para volver al ataque en un viraje cerradísimo.

Corto gases. Freno con todas mis fuerzas y, rodando el «*Mosca*», lo llevo a esconderlo entre unos árboles. Al saltar de la cabina, una rociada de balas me hace tirarme a tierra; desesperado y con las manos a guisa de casco, espero.

El fuego en el 193 me salva la vida una vez más. Los cazas enemigos, viendo el «*Mosca*» incendiado, dejan de ametrallar aquella área.

Me levanto y busco con ansia los camiones extintores de incendio, pero… los que hay en Vilajuiga están ardiendo.

Me siento al lado de un árbol. El 193 arde. Veo, a través de las llamas que lo envuelven, toda la historia, la magnífica historia de su vida. Las explosiones en la lejanía y el paso de los buitres sobre mi cabeza no logran sacarme de aquel éxtasis contemplativo. Me siento cerca de alguien que me quiere, que lo ha dado todo por mí. Todas las heridas las ha recibido él. Su tosco cuerpo está remendado de una y otra parte. Heridas que es a mí a quien duelen.

Las balas del 193 empiezan a detonar por efecto del fuego. El tanque de gasolina estalla. El motor, otrora potente, se desprende

de la bancada y, humildemente, se inclina para hundirse como informe masa en el blanco suelo, lejos de la tierra donde fue extraído el metal para su creación.

Cenizas. Nada más que eso: cenizas. Era todo lo que quedaba del fabuloso 193, de mi querido 193.

Alguien dijo que me había encontrado llorando, con la cabeza entre las rodillas. Sí; lo creo.

El castillo se va a abandonar esta noche. Todo está preparado ya. Las tropas de Franco avanzan firmemente encontrando a su paso la dislocación, y únicamente las grandes masas de material y carne que hay en las carreteras impiden un avance más vertiginoso.

Montilla lía un pequeño hatillo con lo más indispensable. Calvo, en un rincón, mira fijamente hacia el infinitivo, a través de una aspillera. Madrid…

Los demás se miran entre sí, silenciosos. Nadie trata de hablar, de moverse. Culpas…

Culpas y más culpas; pero ¿quién es el culpable de esta mortandad, de esta injusticia, sino el hombre?

La orden de pasar la frontera llegó fría. El 8 de febrero, el doctor Negrín, Primer Ministro de la República, hizo saber al pueblo que Cataluña estaba perdida. Del resto de España nada se habló. Mi esperanza y la de muchos otros aún estaba en la zona Centro.

El 8 de febrero, dormimos en campo abierto en los alrededores de Espolia, y, el 9, en lo alto de los Pirineos. Sí; el imán de la montaña venció al fin. Y el descenso hacia lo desconocido llegó. Las mofas de extraños, los insultos, encontraban coraza en nuestros corazones.

—*Allez… Allez…*

Tipos raros con casco guiaban a los muertos en vida hacia celdas de alambre, de arena.

—¡No entren! —gritó alguien, con desesperación—. ¡No saldremos nunca! ¡No entren!

Otro, más allá, imitó al primero y gritó:

—¡Cabrones de franceses! Lo que nos guardaban. ¡Un campo de concentración!

—¡No entren!

—¡Gabachos!

Las culatas de los guardias móviles acallaron las voces.

—*Allez… Allez…*

Al pisar la arena, el ardor de las llagas en los pies aumentó. Los ojos ardían. Mis músculos, doloridos, no resistían más. Me dejé caer. Uno de aquellos guardias me levantó y, zarandeándome, me empujó para que siguiera caminando.

—¿Dónde quiere que vaya? —le grité enfurecido—. ¿Dónde? ¡Cabrón fascista!

La culata del fusil se levantó. Alguien detrás de mi me asió del brazo y los dos caímos en la arena.

—*Allez… Allez…*

—Vamos, Tarazona —dijo una voz con suave y cariñoso acento —, vamos.

La rabia me ahogaba. Quería morir, hacer algo para salvarme de aquella vergüenza. «¡Si me toca, lo mato!». Me dejé caer otra vez sobre la arena. No sentí el culatazo. Quise levantarme y las fuerzas me faltaron; resbalé y, al caer, se me hundió la cabeza en la arena.

Volví la cara con gran esfuerzo y dirigí la postrer mirada hacia los Pirineos; a través de ellos distinguí la silueta querida de mi Valencia. Ahora sí podría morir.

—*Allez… Allez…*



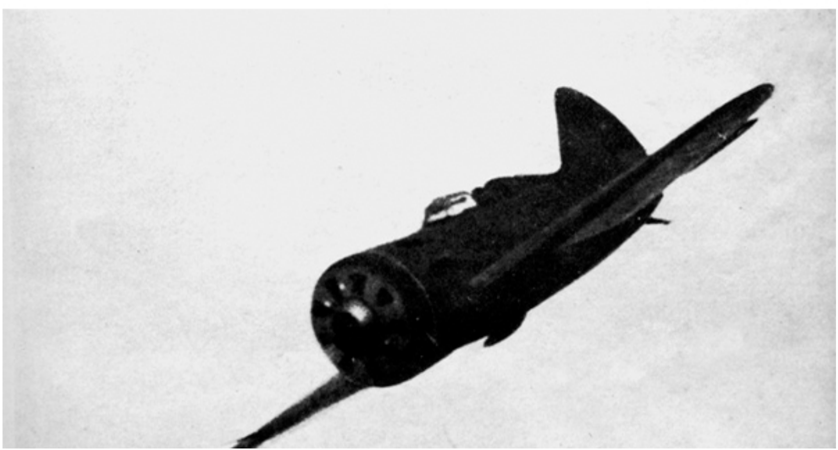


El caza *Fiat CR-32*, conocido por «*Chirri*» (pronunciación italiana de las letras «C» y «R»), utilizado indistintamente tanto por las unidades italianas como por las españolas.



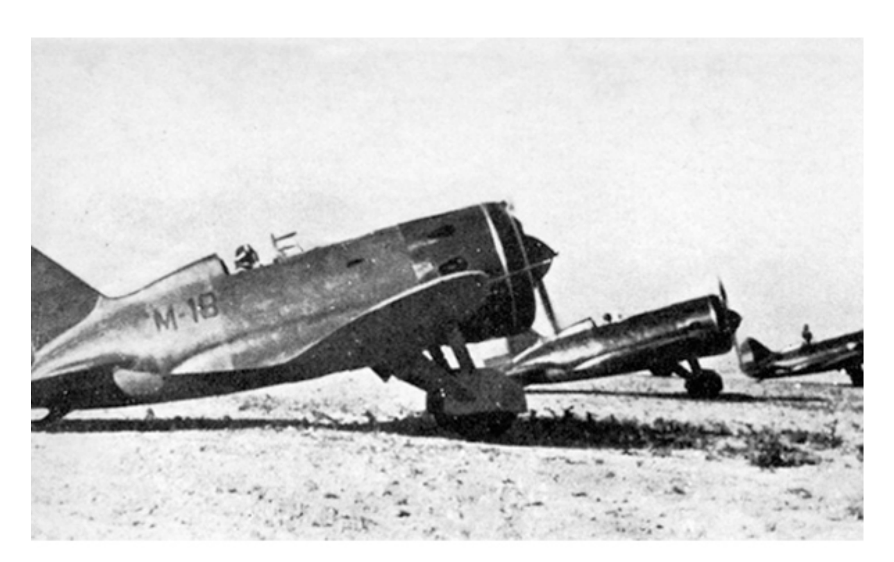


Arriba, formación de *Messerschmitt*
BF-109B-2
(Legión Cóndor).
Abajo, otra de *Fiat*
CR-32
.



Dos instantáneas del 193 tripulado por Francisco Tarazona. La fotografía de arriba, mundialmente conocida como correspondiente a unos *I-16* soviéticos durante la Segunda Guerra Mundial, es, sin embargo, obtenida durante nuestra guerra civil. Se ve perfectamente en ella el 193 del avión de Tarazona, la franja roja pintada detrás de la cabina, la mascota de la 3.ª escuadrilla del Grupo 21 de las FARE

y, en el timón, los colores de la República Española.



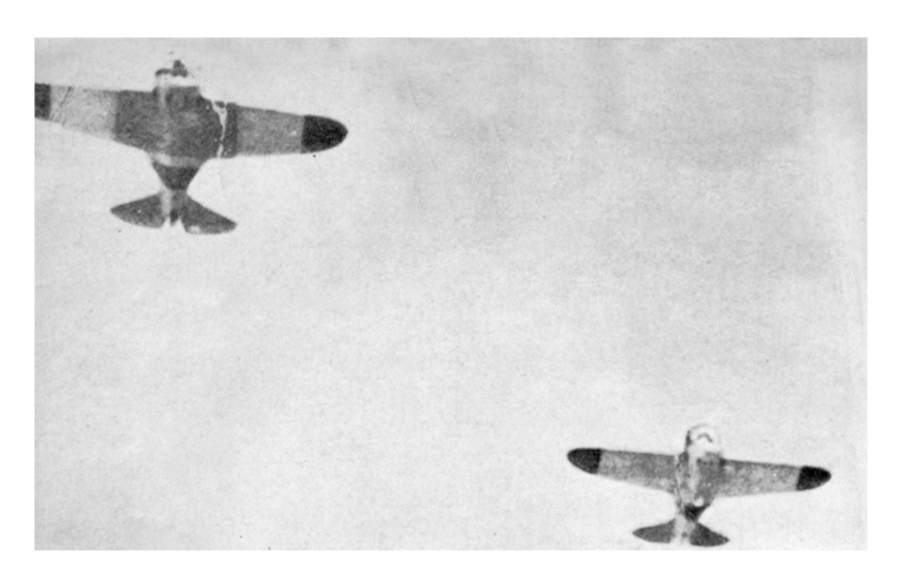


Arriba, Sabadell, agosto de 1938. Tres *Polikarpov I-16* Tipo 10 pertenecientes a la 3.ª escuadrilla del Grupo 21, disponiéndose a despegar. De izquierda a derecha, los aviones tripulados por Artigas, Tarazona y Bravo.

Abajo, una fotografía del *I-16* con puesta en marcha acoplada al buje de la hélice. Este dispositivo evitaba el peso de la puesta en marcha de los aviones.



Arriba, el autor de este libro, Francisco Tarazona Torán, teniente de las FARE (Fuerzas Aéreas de la Republica Española), jefe de la 3.ª escuadrilla del Grupo 21 de caza.
Abajo, insignia de las FARE durante la guerra civil española. En los grupos de bombarderos, así como los observadores, radios, ametralladores, etc., la golondrina era sustituida por una bomba o un símbolo representativo de la especialidad.





Arriba, dos *I-16* pertenecientes a la 3.ª escuadrilla del Grupo 21, evolucionando sobre Barcelona el 28-10-1938, en el acto de despedida de las Brigadas Internacionales. Abajo, el autor ante su caza *Polikarpov I-16* Tipo 10, siendo ya jefe de la 3.ª escuadrilla. En el empenaje,

destaca la mascota de la escuadrilla, el «6 doble» («*el primero en salir*»); en el fuselaje se ve parte del 3, componente de la cifra 193, su núumero de matrícula (los jefes de escuadrilla llevaban esta cifra pintada en blanco).





Dos vistas del caza biplano *I-15* (conocido por «*Chato*» e indebidamente por «*Curtiss*»), proporcionado a la Repúublica por la URSS. Este anticuado avión, en su versión *I-153*, luchó todavía durante la Segunda Guerra Mundial. (Nos consta que este anticuado avión dejóo fuera de combate al teniente Walther Dahl, de la *Luftwaffe*, que pilotaba un *Me 109F-2*, último

jefe de la Caza Diurna alemana).

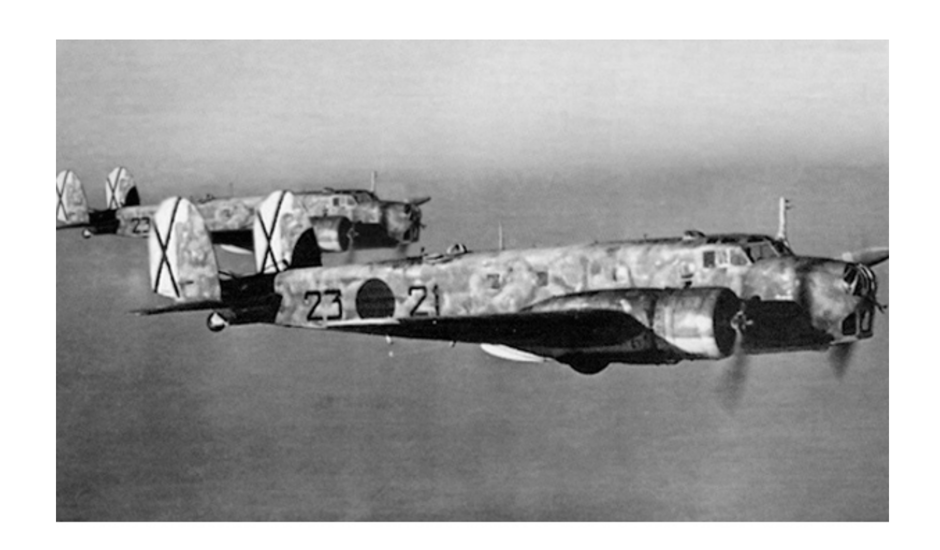


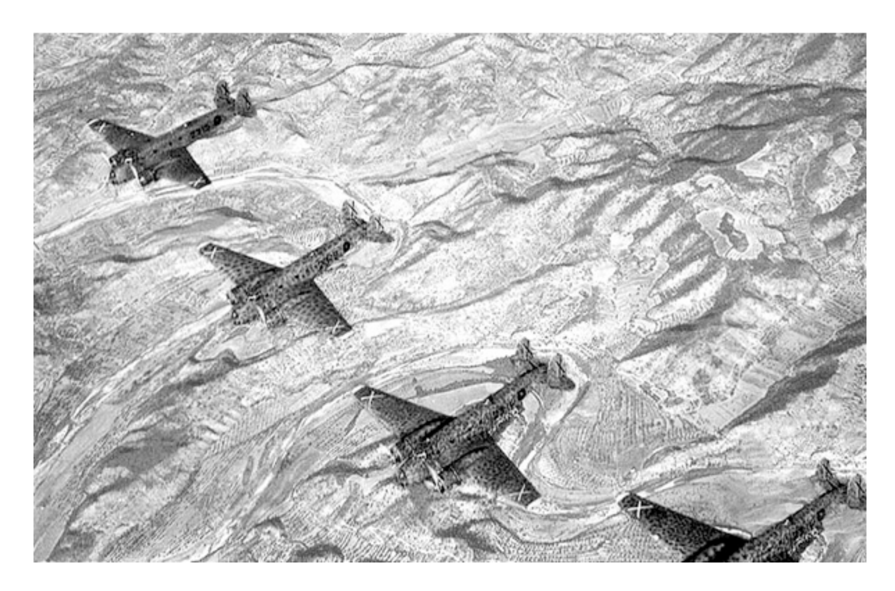
Una escuadrilla de cazas biplanos *Fiat CR-32* del Grupo XVI «*Cucaracha*», dando escolta a un *Savoia Marchetti SM-81*, bombardero trimotor.





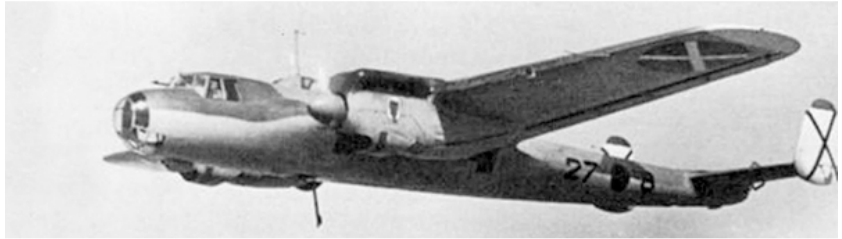
Biplanos biplazas «*Natacha*», aviones de bombardeo en picado y apoyo a tierra, durante una misión sobre Belchite (julio-agosto de 1937).

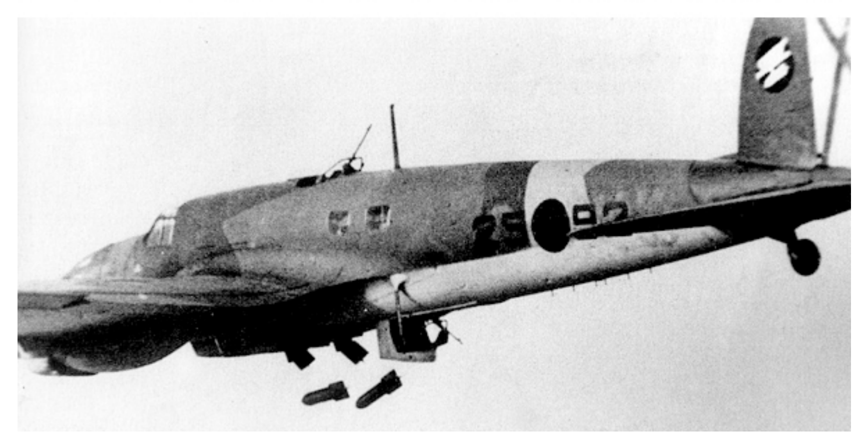




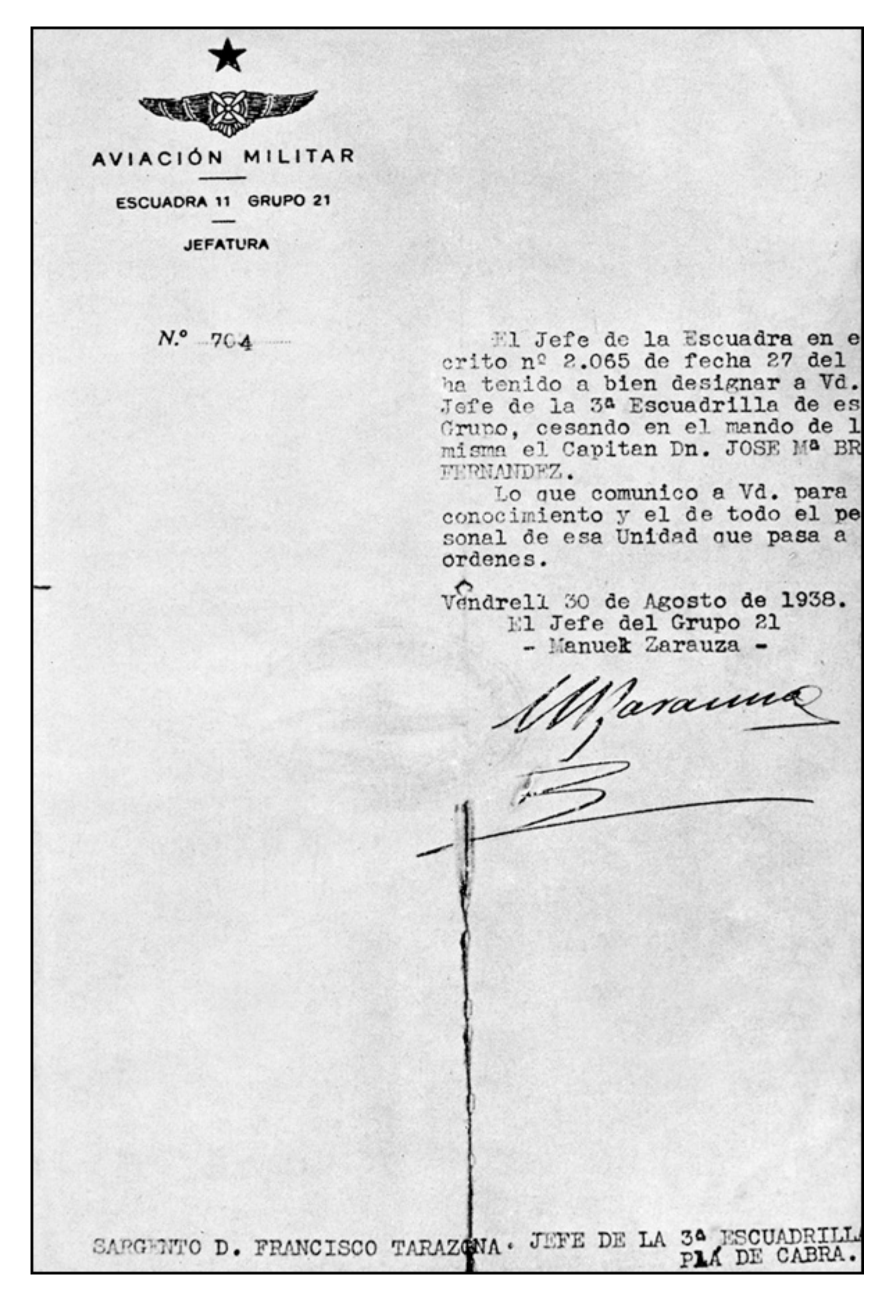
Bombarderos bimotores italianos *Fiat*
BR-20
en acción durante la batalla del Ebro (agosto de 1938).







Arriba, bombardero en picado *Junkers 87 B-1* «Stuka» (Legión Cóndor), Teruel, 1937. En el centro, un *Dornier 17* «Pablo» (Legión Cóndor). Abajo, *Heinkel 111* «Pedro» (Legión Cóndor).



AVIACIÓN MILITAR

ESCUADRA 11 GRUPO 21

JEFATURA

N.º 704

El Jefe de la Escuadra en e
crito nº 2.065 de fecha 27 del
ha tenido a bien designar a Vd.
Jefe de la 3ª Escuadrilla de es
Grupo, cesando en el mando de l
misma el Capitan Dn. JOSE Mª BR
FERNANDEZ.

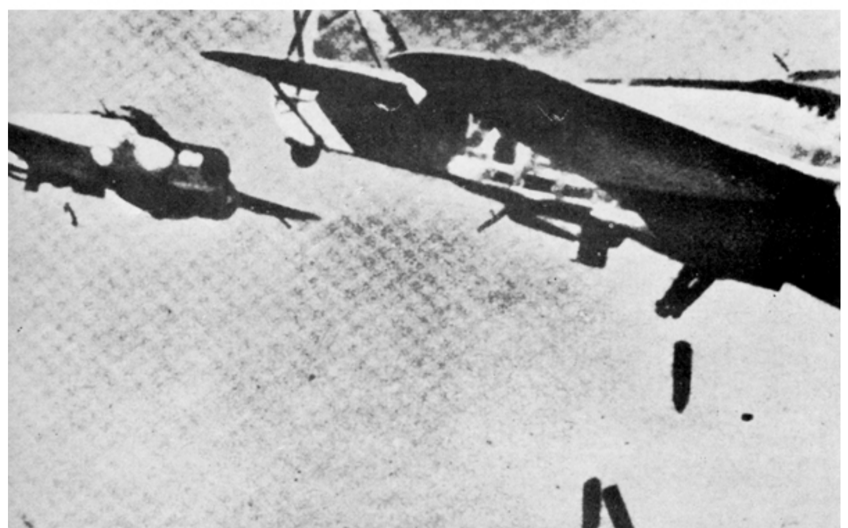
Lo que comunico a Vd. para
conocimiento y el de todo el pe
sonal de esa Unidad que pasa a
ordenes.

Vendrell 30 de Agosto de 1938.
El Jefe del Grupo 21
- Manuel Zarauza -

SARGENTO D. FRANCISCO TARAZONA. JEFE DE LA 3ª ESCUADRILL
PLA DE CABRA.

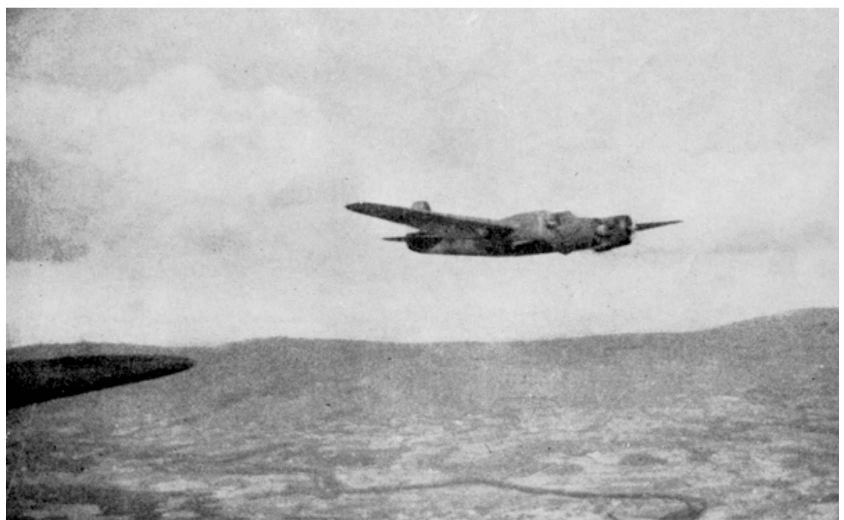
Fotocopia del nombramiento del autor como jefe de escuadrilla, aún sargento.



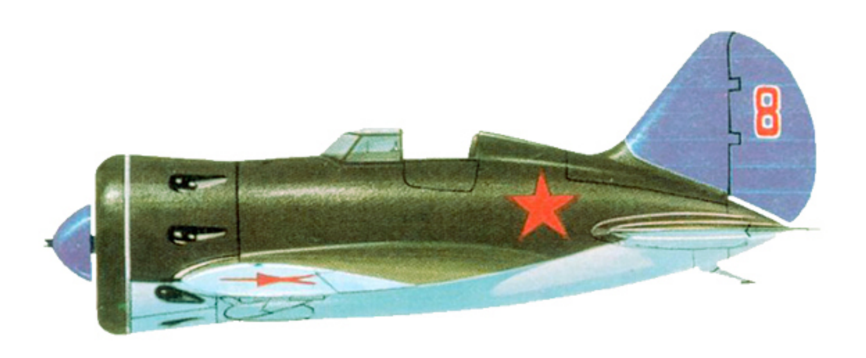


Bimotores *Savoia Marchetti*
SM-79
, de regreso a Palma de Mallorca despuées de bombardear Valencia (julio de 1937), foto a la que corresponde la instantánea reproducimos.

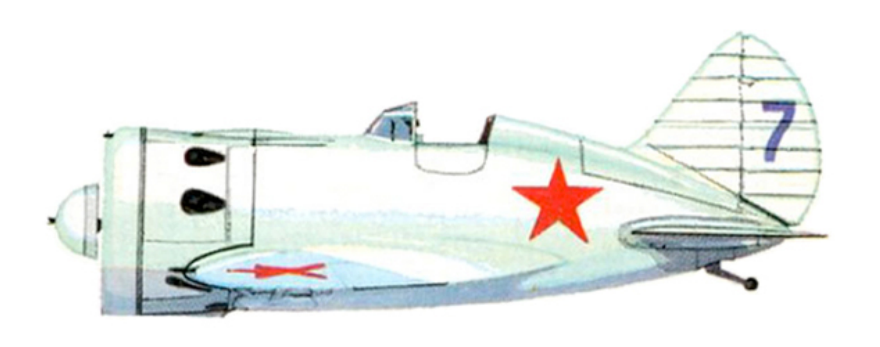




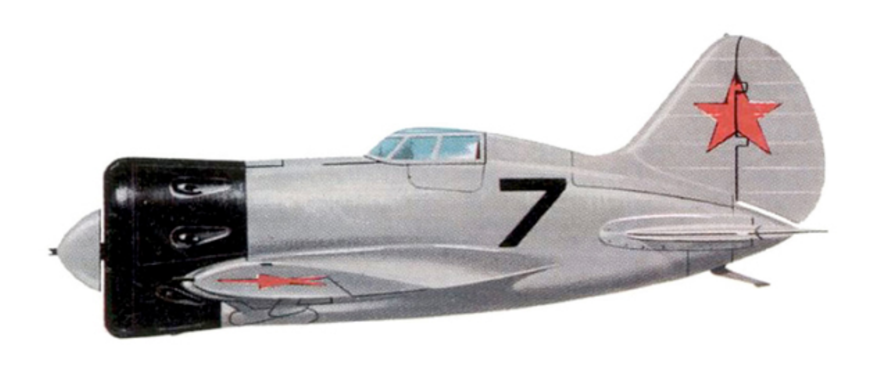
Dos vistas del bimotor *Tupolev* *SB-2* (llamado «*Katiuska*» por los españoles). Obsérvese la esbeltez y belleza de su línea, no obstante lo antiguo de su diseño. Abajo, un «*Katiuska*» fotografiado al regresar del frente. (El Ebro se aprecia perfectamente).



I-16
Tipo 10, con el color de identificación de la unidad en el empenaje de cola y el buje de la hélice. Rusia, 1940



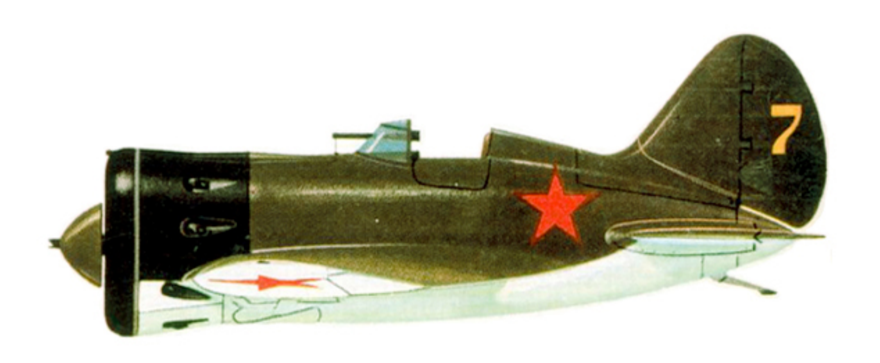
I-16
Tipo 24, con el esquema de color estándar de invierno.



I-16
Tipo 10, del Regimiento de Caza 22; Nomon Khan, Mongolia Rusa. Agosto de 1939. Esquema de covertura gris.



I-16
Tipo 24 con el esquema verde medio para régimen climático templado.

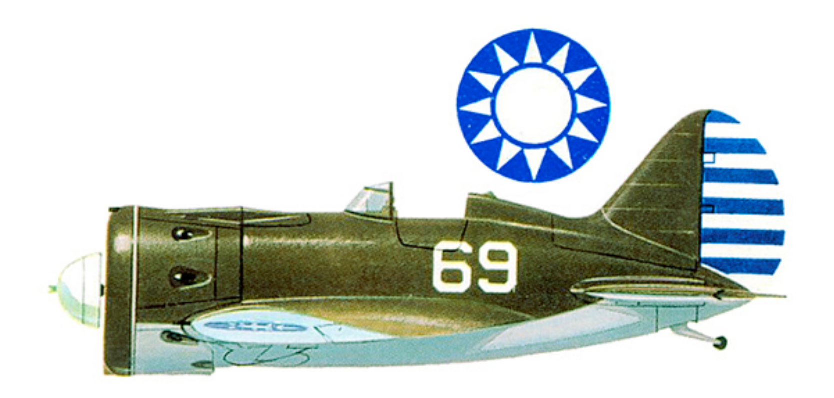


I-16
Tipo 10, Białystok, Este de Polonia,
1939-40
. Adviértase la superficie inferior pintada de blanco.

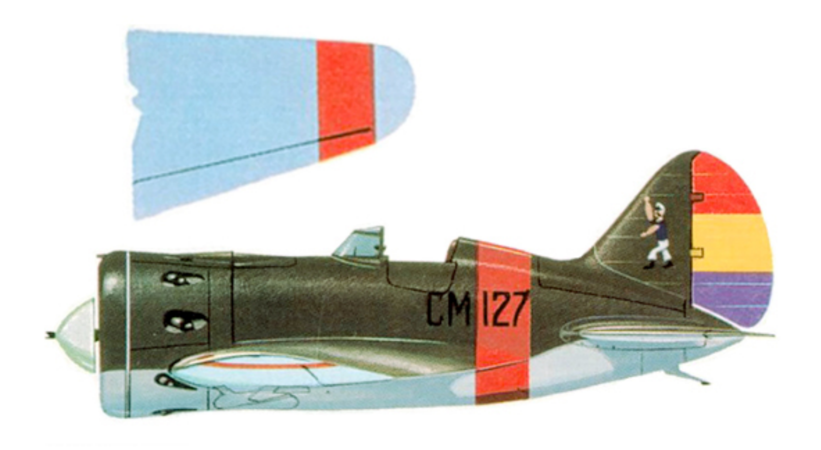


I-16

Tipo 24. En la inscripción del fuselaje se lee «*¡Por la URSS!*».



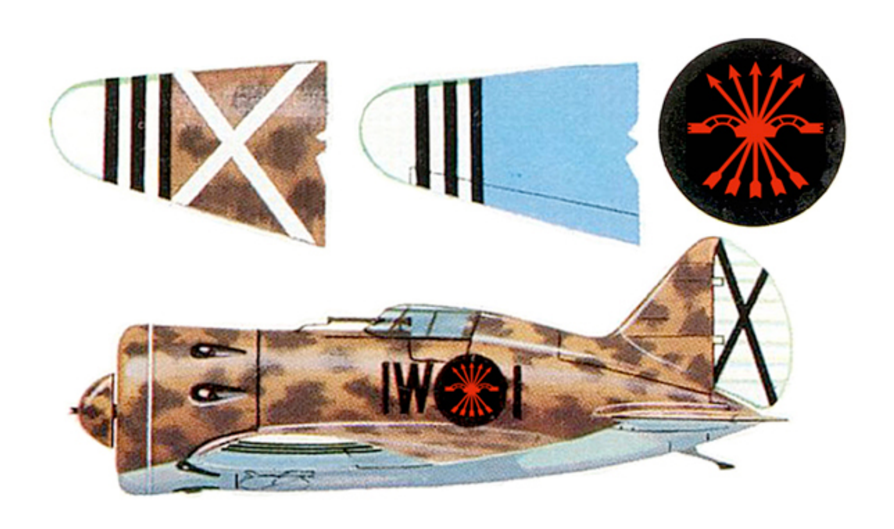
I-16
Tipo 10 de las Fuerzas Aéreas Chinas. 1938.



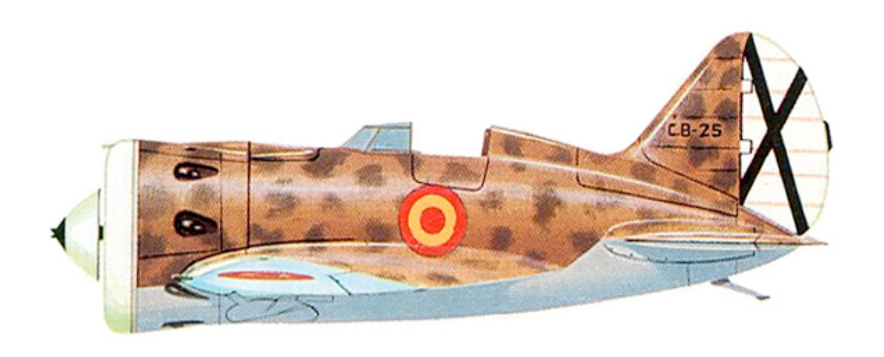
I-16
Tipo 10 de la 4.ª escuadrilla del Grupo 21 de las FARE, la escuadrilla «*Popeye*».



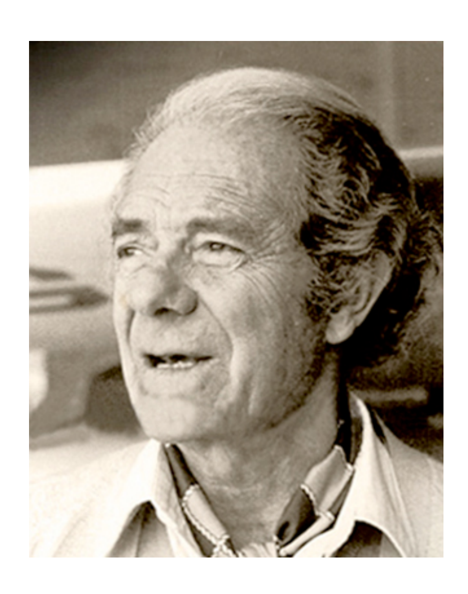
I-16
biplaza capturado, con los distintivos de entrenador de la *Luftwaffe*.



I-16
Tipo 10 capturado, del Grupo de caza 1W de las fuerzas aéreas nacionalistas españolas.



I-16
Tipo 10 capturado, matrícula C.8-25, de la Escuela de Caza de Morón. Ejército del Aire español, entre
1941-1952
.



FRANCISCO TARAZONA TORÁN nació en Ciudad de México (México) el 21 de junio de 1915 y falleció en Ciudad de México (México) el 1 de julio de 1989.

Su padre, el arquitecto valenciano Francisco Tarazona Pérez, había diseñado el Pabellón Español para la Exposición Universal de 1900 en París, del que se derivaron varios contratos para construir mansiones en distintas ciudades mexicanas. De esta circunstancia se derivó su nacimiento en México.

Francisco Tarazona Torán fue piloto de las Fuerzas Aéreas de la República Española y combatió durante la Guerra Civil española de 1936-39
, confirmándosele, al menos, seis derribos en combate, por lo que es considerado *as de la aviación*.

Tras su etapa militar, trabajó como piloto comercial durante 27 años para la Compañía Mexicana de Aviación y, posteriormente, en otros cargos de responsabilidad para la misma compañía aérea.

En 1958 publicó en México su primera obra sobre experiencias de combate: «*Sangre en el cielo*» (Editorial Cista-Amic), que en España sería lanzada como «*Yo fui piloto de caza rojo*» en 1974.

Su último libro fue «*El despertar de las águilas*», publicado en México en 1974.

Notas

[1] En valenciano en el original: «¡Esto es una huelga loca y no dura más de cuarenta y ocho horas! ¡Me juego lo que quieran!». <<

[2] En valenciano en el original: «Es que han matado a un ‘tío’ importante». <<

[3] Sociedad Ibérica de Construcciones y Obras Públicas. <<

[4] Figura cónica hecha con alambre y forrada de manta, hasta de un metro y medio de diámetro por seis o siete de largo. Una vez en tierra, los impactos de las balas en los «conos» se distinguían por el color que éstas dejaban en los bordes de los agujeros. <<

[5] Juventudes Socialista Unificadas. <<

[6] Artillería antiaérea, o antiaéreos. < <

[7] Uno de los pilotos voluntarios que llegaron de la URSS. Su verdadero nombre, y de esto me enteré a los veintisiete años de aquel 18 de agosto de 1937, es el de Boris Smirnov, actualmente general de Brigada y Héroe de la Unión Soviética. <<

[8] Según José Gomá, coronel piloto de la Aviación de Franco, en su libro *La Guerra en el aire*, p. 242. <<

[9] Fuerzas Aéreas de la República Española. < <

[10] El día 31 de mayo el acorazado alemán *Admiral Scheer* durante más de tres horas sometió a Almería a un bombardeo artillero causando muertos y heridos entre la población. Esta acción fue en represalia del bombardeo de los aviones republicanos contra el acorazado *Deutschland* perteneciente a las fuerzas internacionales de no intervención produciendo en su tripulación treinta y un muertos y setenta y ocho heridos, cuando estaba fondeado en Ibiza. <<

[11] Es decir, el famoso Pacto de No Intervención. <<

[12] Acción de tapar el sol con el dedo. Se emplea para descubrir a los aviones que se amparan en su resplandor. < <

[13] Al *Polikarpov I-16*, llamado «*Mosca*» en las FARE, la aviación nacional lo llamaba «*Rata*», y es precisamente con este nombre español con el que la *Luftwaffe* siguió denominando al *I-16* durante la Segunda Guerra Mundial. *(Nota del Editor)*. <<

[14] En ese día el Cuartel General del Generalísimo daba el siguiente parte sobre la guerra en el aire:

«Actividad de la aviación. En varios combates aéreos han sido derribados hoy siete aviones rojos, seguros, y seis probables y uno por nuestra artillería antiaérea.

»En la noche del 29 al 30 fueron bombardeados los objetivos militares de las estaciones de Sagunto, Alcira, Silla y Masamagrell, provocando incendios.

»Salamanca, 31 de octubre de 1938, III Año Triunfal. De orden de S.E., el General Jefe de Estado Mayor. Firmado: Francisco Martín Moreno». <<